Correo Argentino Santa Fe — Tarifa reducida Concesión 348 — Franqueo a pagar Cuenta Nº 74

EL LITORAL

Año XLVII — No. 14.848 — Precio del ejemplar: $ 7 — SANTA FE, miércoles 2 de setiembre de 1964 — Red. y Admin.: San Martín 2651/59 — Tel. 20101

"LOS DERECHOS ARGENTINOS SOBRE LAS ISLAS MALVINAS"

El Dr. Ramón Vázquez afirmó que ellas volverán a integrar el patrimonio de la Nación

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — El subsecretario de Relaciones Exteriores, Dr. Ramón Vázquez, afirmó en conferencia de prensa que tiene la certeza "de que las islas Malvinas volverán a integrar el patrimonio nacional".

Al comienzo de su disertación, pronunciada en el Salón Dorado de la Cancillería, el Dr. Vázquez señaló que el propósito que había llevado al gobierno a dar amplia difusión al problema no era subalterno, sino "de reafirmación categórica y nacional, hecha con toda la energía de que somos capaces. No fue una cuestión circunstancial, sino que fuimos compelidos por los hechos".

Reseña histórica y geográfica

Tras hacer una breve reseña de las razones históricas y geográficas que avalan la posición argentina, en la que acotó: "Sería el primer descubrimiento hecho por los británicos, en el cual no se hubiera bautizado el territorio con nomenclatura inglesa", recordó las reclamaciones continuas a partir de 1834, y dijo que primero fueron pobladas por los franceses, que la abandonaron, y lo mismo ocurrió con Gran Bretaña. "Sólo los españoles las retuvieron, como nosotros, porque no permitiremos que el despojo se legitimice".

Seguidamente el Dr. Vázquez se refirió al proceso que se seguirá en el Subcomité Tercero, integrado por Venezuela, Uruguay, Costa de Marfil, Madagascar, Irán, Italia y Bulgaria, y en el Comité de los 24, cuando en el seno de los mismos se comience a tratar el 8 del corriente el asunto de las islas en primerísimo término.

El derecho argentino sobre las islas

"El derecho argentino se basa en que las Malvinas no tienen una población estable, sino trashumante, que responde a contratos de carácter laboral por trienios, hechos por las dos compañías propietarias del 60 o 70 por ciento del territorio, y que carece de crecimiento vegetativo".

Añadió después que la Argentina no reconocerá una independencia o asociación artificiales en nombre de la autodeterminación de los pueblos, como pretende Gran Bretaña, y que el proyecto de ley enviado al Congreso por el Poder Ejecutivo sobre la soberanía de la Nación en la plataforma continental y el mar epicontinental, tiene esa trascendencia.

Al hacer mención a las reuniones en las Naciones Unidas, el Dr. Vázquez anunció que a la primera, que se iniciará el 8 del corriente, concurrirá el consejero legal de la Cancillería, Dr. José María Ruda, y a la del Comité, el Dr. Zavala Ortiz, el que asistirá, también, a la asamblea de ese organismo, si llegara el caso.

Preguntado sobre si la Argentina seguía realizando gestiones ante el Reino Unido, contestó que estas continúan y se seguirán haciendo y que los antecedentes relacionados con las islas habían sido remitidos a todas las cancillerías del mundo.

Otra pregunta referida a cuál sería la actitud argentina si las Naciones Unidas deciden realizar un plebiscito, fue contestada así: "¿Con habitantes exportados? Eso sería negar el concepto de plebiscito".

El diferendo limítrofe con Chile

Interrogado sobre si no era contraproducente el pedido de arbitraje de Chile, en momentos en que están en el tapete las Malvinas, el Dr. Vázquez dijo que el pedido del gobierno trasandino no es original, puesto que la Argentina, en varias ocasiones y más precisamente cuando en octubre de 1963, dispuso el Dr. Illia el levantamiento del alambrado, hizo referencia a la necesidad de llegar a un arbitraje. "No depende de nosotros —finalizó diciendo— la oportunidad del reclamo de las islas porque las circunstancias nos han sido impuestas".

EL MINISTRO DE ECONOMÍA EXPUSO ASPECTOS DEL PLAN DE DESARROLLO

EL Dr. PUGLIESE MANIFESTÓ QUE EL MISMO SERÁ DADO A CONOCER A SU REGRESO DE LA REUNIÓN EN TOKIO

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — "El proyecto del plan de desarrollo debe ser conocido la semana siguiente a mi regreso del viaje a Tokio", declaró el ministro de Economía, Dr. Juan Carlos Pugliese. Agregó que tiene el propósito de retornar a la metrópoli, de la conferencia de gobernadores del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional, el 12 del actual. Señaló que no tiene ninguna negociación especial que emprender ante las autoridades de esas instituciones financieras internacionales.

Expresó que después del 12 el plan de desarrollo será conocido por la opinión pública y sometido a la consideración de los organismos empresarios y de todas las instituciones del país que requieran su intervención.

Existe el propósito —añadió— de enviar una misión a Washington en octubre próximo para discutir con las autoridades del Banco Mundial la forma de financiación y el monto de los créditos con que puede apoyar esa institución el plan de desarrollo.

Señaló —por otra parte— que los gravámenes e impuestos dispuestos para los combustibles, principalmente los derivados del petróleo, no son definitivos. A tal efecto anunció que la Secretaría de Energía y Combustibles se encuentra estudiando un proyecto que puede subsistir a esa parte del proyecto de presupuesto enviado al Congreso de la Nación.

Dijo que se adoptó tal criterio de imponer una tasa provisoria en razón de que era necesario cumplir con el plazo constitucional que obligaba a presentar el proyecto al Parlamento el 31 de agosto y no se habían recibido todos los documentos necesarios para la determinación definitiva. De la misma manera se expidió respecto de la industria del automóvil, pues indicó que la decisión final corresponderá al propio Congreso, en la mencionada audición, oportunidad en la que hará declaraciones sobre la situación actual de Cuba, y del peligro comunista que se cierne sobre toda la América latina.

A Juana Castro Ruz recibirá el jefe del Estado

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — En [illegible] de la tarde, el presidente de la Nación, Dr. Arturo U. Illia, recibirá en audiencia a la Srta. Juana Castro Ruz, hermana del tirano de Cuba, Fidel Castro Ruz.

La nombrada llegó ayer a Buenos Aires, procedente de Río de Janeiro, invitada por los organizadores de la audición "Sumario a nuestro tiempo", que se trasmite por un canal de televisión.

La Srta. Castro Ruz, que ayer hizo declaraciones en las que previno del grave peligro que corre Chile en el caso de que triunfe en las elecciones de pasado mañana el candidato presidencial Dr. Salvador Allende, esta mañana rindió homenaje al general San Martín, en la plaza que lleva su nombre, colocando una palma de flores al pie del monumento al Libertador.

Hoy a las [illegible] reunión de prensa televisada

A la inauguración de una exposición asistirá el Dr. Illia

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — En un acto que se realizará en las últimas horas de la tarde en la avenida del Libertador 2264 y al cual asistirá el presidente de la República, Dr. Arturo Illia, será inaugurada la exposición permanente de defensa nacional.

La ceremonia se iniciará con la ejecución del Himno Nacional y bendición de la muestra. El primer mandatario procederá luego a cortar la cinta de entrada y seguidamente será descubierto un busto del general Manuel Savio. A continuación hablará el presidente de la Unión Industrial Argentina, Dr. Juan Martín Oneto Gaona.

Finalmente el Dr. Illia y los asistentes al acto recorrerán la muestra.

Funcionarios de EFEA harán una declaración jurada

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — Por una resolución dada a conocer en el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, se informa que deberán formular una declaración jurada "desde el presidente hasta el último agente jerarquizado de EFEA (Empresa de los Ferrocarriles del Estado Argentino), con relación a otras actividades de índole o producido económico que cumplan profesionalmente o en relación de dependencia de terceros, además de las que desempeñan en esa repartición estatal".

Por la misma disposición se declaran incompatibles con estos cargos "formar parte o tener intervención como inversionista o en función de cualquier naturaleza, de empresas de transportes de pasajeros o cargas, automotores, fluviales o marítimas no oficiales, que puedan significar actividad competitiva con el ferrocarril.

Fue habilitada una red de gas en la provincia de Salta

SALTA, 2 (UPI). — Fue habilitada la red de gas natural en la ciudad de San Ramón de la Nueva Orán, de esta provincia. Las obras fueron realizadas por Gas del Estado, con la colaboración financiera del gobierno local.

Consiste en 16.080 metros de cañerías conectadas a un ramal del gasoducto Campo Durán-Buenos Aires y benefician a 1.000 usuarios.

OTRAS INVERSIONES EN EL CÁLCULO DE GASTOS

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — En las planillas adjuntas al proyecto de presupuesto general de la Nación para el próximo ejercicio fiscal —según datos obtenidos en el Congreso— figuran las siguientes partidas:

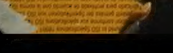
Para gastos de la Presidencia de la Nación, el primer mandatario figura con un sueldo mensual de $ 100.000, y el vicepresidente con $ 75.000, sin los adicionales. Para viáticos, se prevén $ 650.000 por año; para pasajes y traslados: $ 1.150.000; para comunicaciones $ 2.670.000; para comprar diarios y revistas, $ 300.000; para gastos de cortesía y homenajes, $ 300.000; los gastos de representación del presidente de la Nación suman $ 900.000 por año; los del jefe de la Casa Militar, $ 675.000, siempre por año; los del secretario privado de la Presidencia $ 450.000 y para becas $ 10.000. Los honorarios para terceros se calculan en $ 5.064.000 anuales y para compensaciones y servicios especiales, $ 5.407.270; para "entierro y luto", $ 50.000 por año; para ropa, $ 400.000 y colonia de vacaciones "General San Martín", $ 2.000.000.

La Secretaría de Informaciones del Estado (SIDE) tiene asignados para gastos anuales $ 97.090.000. El Consejo Nacional de Desarrollo invertirá en gastos de personal un total general de $ 6.900.000 anuales. Para otros gastos se prevén $ 162.600.000.

En la partida correspondiente al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, el ministro —como todos los demás ministros— figura con una asignación mensual de $ 56.200. El servicio exterior tiene registrado un total de 752 personas, que insumirán una partida global de pesos 1.306.090.160; para la repatriación de argentinos indigentes se prevé invertir en el año $ 500.000.

En cuanto al Culto, se incluye una partida de $ 14.000 mensuales para el sueldo del cardenal primado. El Ministerio de Asistencia Social y Salud Pública figura en la rama "Ministerio" con un gasto global anual total de $ 3.182.142.735; para los establecimientos hospitalarios, centros y dispensarios se prevé un gasto global anual de $ 7.713.379.337; para el servicio de medicina preventiva (exámenes de la población), se calcula invertir la suma de $ 32.624.843.

En la partida correspondiente al Ministerio del Interior figura la Policía Federal con un total de 24.913 cargos y un presupuesto sin adicionales de $ 5.653.671.600. El Ministerio de Educación y Justicia tiene previsto, para los establecimientos de enseñanza media y superior, un total de 18.218 personas (cargos) y un presupuesto de sueldos anuales de $ 5.158.207.000. Para la enseñanza primaria hay 53.379 cargos y un total de gastos de 8.783.713.241, sin adicionales de ninguna clase.



HAN EXPUESTO AL Dr. ILLIA PROBLEMAS DE LA INDUSTRIA

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — Una delegación de autoridades de la Confederación de la Industria, presidida por el Sr. Héctor Balverde, visitó esta mañana al presidente de la Nación, Dr. Arturo Illia.

Sus integrantes lo invitaron a presidir pasado mañana, en la ciudad de San Nicolás, un acto de homenaje a la memoria del general Manuel N. Savio, en la planta siderúrgica que lleva su nombre.

Por otra parte, señalaron al Dr. Illia distintos problemas que afectan a la industria nacional, entre ellos la falta de conocimiento adecuado al anunciado plan oficial de desarrollo.

El 'Patagonia' está capeando un temporal

Está escorado y tiene la popa hundida

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — La Prefectura General Marítima informó esta mañana haber recibido un pedido de auxilio del carguero argentino "Patagonia", dando ubicación frente a Río Grande do Sul.

Se añadió que el vapor afronta un recio temporal y está escorado 40 grados y tiene la popa hundida.

Se informó, asimismo, que un avión de la Prefectura General Marítima saldrá hacia la zona donde se halla el vapor para sobrevolar al mismo y observar las consecuencias del accidente.

Además, se sabe que el "Patagonia" está fondeado a 16 millas de la costa al sur de Río Grande do Sul y se tiene entendido que el vapor de bandera sueca "Fenrris", tratará de remolcar a puerto a aquella nave.

Otras informaciones respecto al percance del buque argentino "Patagonia", señalan que el último contacto que mantuvo por radio con dependencias de la Prefectura Nacional Marítima, se produjo a las 2.30 de la madrugada de hoy. Según el operador de radio del "Patagonia", daba por finalizada la comunicación con el propósito de ahorrar batería.

Varios buques de la marina del Brasil convergen hacia el mismo lugar, calculándose que recién podrán llegar al mismo entre las 20 y 21 de la noche de hoy.

El "Patagonia" pertenece a la empresa Abottachi, donde se informó que transportaba 1.600 toneladas de trigo.

La tripulación está integrada por 16 hombres y desplaza, en bruto, 1.300 toneladas.

Zarpó de Tolón el crucero "Colbert"

TOLON, 2 (UPI). — El crucero "Colbert" partió de este puerto mediterráneo a las 6.40 GMT, con destino a América del Sur, donde transportará al presidente Charles De Gaulle, en parte de su visita al continente.

El barco hará escala en Gibraltar antes de cruzar el Atlántico.

La cabina del almirante en el "Colbert" fue pintada y amueblada de nuevo para el presidente De Gaulle y su esposa. Algunas pinturas del Museo de Arte Moderno de París cuelgan ahora en sus paredes.

Sólo un miembro del gabinete acompañará a De Gaulle y la esposa de éste a bordo del crucero. El canciller Maurice Couve de Murville y otros miembros de la comitiva del presidente lo dejarán a éste en Arica (Chile) cuando suba a bordo del "Colbert" el 29 del corriente.

Luego se le reunirán nuevamente cuando el crucero llegue al puerto de Valparaíso, el primero de octubre.

Dejó de existir hoy el sargento Alvin C. York

NASHVILLE (Tennessee), 2 (UPI). — Falleció el sargento Alvin Cullum York, el hombre que se convirtió en uno de los verdaderos grandes héroes de la guerra mundial. Desde hacía 15 años luchaba contra diversos males que minaron su organismo.

El sargento, al que se conoció como "el regimiento de un solo hombre", ingresó al hospital el sábado de la semana pasada y el domingo entró en coma para no salir de ella hasta el fin de su vida, que estuvo tantas veces al borde de la muerte durante la última década.

El héroe de la batalla del bosque de Argonne, completamente paralizado [illegible] mientras no estaba en un hospital internado se hallaba bajo los cuidados de su esposa Gracie.

Un grupo de médicos que apeló a los antibióticos y a toda la maquinaria de la ciencia médica cuidó constantemente al hombre que ganó la medalla de honor del Congreso, y que desde el sábado figuraba en la lista de pacientes graves debido a infección en las vías urinarias.

EL MINISTRO DE DEFENSA GRIEGO VISITÓ A MAKARIOS

El mandatario chipriota le informó sobre las conversaciones con el presidente de la RAU



Tropas del ejército turco se oponen a los manifestantes que se dirigían hacia el edificio de la embajada estadounidense en Angora, en actitud hostil. (Radiofotografía United Press)

NICOSIA, 2 (UPI). — El ministro griego de Defensa, Peter Garoufalias, partió hoy en avión de vuelta a Atenas después de conversaciones "muy interesantes" sobre el viaje del presidente chipriota, arzobispo Makarios, a la República Arabe Unida.

Garoufalias llegó anoche para efectuar una breve visita a Makarios a fin de obtener de éste un informe personal de sus conversaciones con el presidente de la RAU, Gamal Abdel Nasser. Makarios, que dijo estar "completamente satisfecho" de su viaje a Egipto, pidió a Nasser, según se cree, ayuda militar contra una intervención turca.

Antes de partir esta mañana, Garoufalias dijo que Makarios "ha tenido a bien ponerme en conocimiento de sus conversaciones en Egipto, las que fueron en verdad muy interesantes".

Añadió que estaba "muy satisfecho" de sus conversaciones con Makarios.

Grecia se había opuesto anteriormente a los sondeos hechos por Makarios ante Moscú para conseguir ayuda militar rusa.

Pero Garoufalias dijo que si Grecia no hubiera aprobado las conversaciones de Makarios con Nasser "habríamos expresado claramente nuestra desaprobación. El hecho de que no lo hayamos hecho, significa que, en cierto modo, las aprobamos".

Aunque no se ha hecho ningún anuncio oficial se cree que Chipre ha abandonado sus esfuerzos para lograr armas soviéticas. Pero Garoufalias negó que hubiera tratado de persuadir a Makarios que abandonara sus esfuerzos de lograr ayuda de Moscú en su anterior visita a Nicosia hace diez días.

Protestas contra E.U., Gran Bretaña y Rusia en Angora

ANGORA, 2 (UPI). — Los estudiantes turcos —y uno de los generales de mayor jerarquía— ignoraron ayer la exhortación hecha por el primer ministro, Ismet Inonu, de que pusieran fin a las manifestaciones.

El general Cemal Tural, nuevo comandante de las fuerzas terrestres turcas, se unió a más de 8.000 estudiantes que realizaron ayer una marcha por las calles del centro de Angora con cartelones que decían: "¡Fuera yanquis!" y "¡No pueden comprar la libertad con dólares!".

El de ayer fue el sexto día consecutivo de manifestaciones de los turcos, que creen que los Estados Unidos han impedido la intervención armada de Turquía en la isla de Chipre.

El peor de los disturbios tuvo lugar en Esmirna anoche, donde los manifestantes destrozaron los pabellones norteamericano, británico y ruso en la Feria Internacional de Comercio.

Inonu pronunció un discurso por radio en el que exhortó a que se pusiera fin a tales manifestaciones.

El gobierno turco expresó su pesar por los daños causados por los manifestantes en Esmirna y anunció que estaba dispuesto a pagarlos.

ADVERTENCIA DE RUSIA A PEKÍN

Dice que cualquier reclamo territorial chino podría provocar una guerra

MOSCU, 2 (UPI). — La Unión Soviética advirtió hoy a China comunista que cualquier tentativa por efectuar una revisión en las "históricas fronteras" de los dos países podría llevar a una guerra.

La advertencia fue publicada en un editorial del diario "Pravda", órgano del Partido Comunista soviético, que dice que Pekín quiere quitar a la Unión Soviética ciertas partes de su territorio más grandes que Europa.

"¿Qué ocurriría si todos los Estados siguieran la fórmula de Pekín y comenzaran a hacer reclamaciones para efectuar revisiones en fronteras históricamente establecidas? Esto significaría una inevitable intensificación de la tensión internacional y traería aparejado un conflicto militar con todas sus consecuencias", declara "Pravda".

Luego el diario acusa al líder comunista chino Mao Tse-tung de abogar por una revisión universal de fronteras y una redistribución mundial de territorios.

"El carácter demagógico de esta propuesta es obvio", declara "Pravda" y agrega que el territorio mundial sólo puede ser dividido nuevamente cuando el comunismo haya triunfado en todo el mundo.

Hasta que esto ocurra, la Unión Soviética no considerará bajo ninguna circunstancia cambio territorial alguno, expresa "Pravda", y compara más adelante las "reclamaciones expansionistas" de Mao con la campaña de Hitler para lograr el "lebensraum" (espacio vital).

"Pravda" afirma que Mao tiene el propósito de "robar" a la Unión Soviética la costa del Pacífico, buena parte de la Siberia oriental y los "territorios vírgenes" de Asia central soviética como el Kazakhastán y Khirgizia. Acusa además a Mao de codiciar la Mongolia exterior.

El órgano del Partido Comunista dice que finalmente los chinos han demostrado que no libran una mera guerra ideológica contra la Unión Soviética. Añade el órgano periodístico que los argumentos ideológicos son empleados en el caso de China comunista "para ocultar sus aspiraciones expansionistas y explotar los sentimientos antisoviéticos, así como estimular el nacionalismo de las fuerzas más reaccionarias".

Una emisión de bonos del BID en Gran Bretaña

WASHINGTON, 2 (UPI). — El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) anunció una emisión de bonos por 3.000.000 de libras esterlinas, para su venta en el Reino Unido.

Esta es la primera emisión del BID en Gran Bretaña y, según el anuncio, "constituye un paso adicional en los esfuerzos del banco para movilizar capitales europeos destinados al desarrollo económico de América latina".

El Banco Interamericano de Desarrollo ya ha hecho cuatro emisiones de bonos y con ésta eleva a más de 172 millones de dólares el total de recursos obtenidos por medio de la venta de obligaciones a largo plazo.

La emisión se efectuó por medio de un consorcio de bancos británicos presidido por Baring Brothers and Company, e integrado además por el Banco de Londres y América del Sud, Lazard Brothers and Company Limited, N.M. Rothschild and Sons, y J. Henry Schroder Wagg and Company Limited.

El convenio de suscripción que formaliza la operación fue firmado esta mañana en Londres por el Sr. Felipe Herrera, presidente del Banco Interamericano de Desarrollo, y por representantes de las cinco casas bancarias londinenses.

Mcal. Craveiro Lopes

Su fallecimiento

LISBOA, 2 (UPI). — El mariscal Francisco Higino Craveiro Lopes, ex presidente de la república, falleció hoy aquí, a los 70 años de edad.

Campaña electoral chilena. — El candidato socialista - comunista a la presidencia de la nación, Dr. Salvador Allende, saluda desde la plataforma del tren que utilizó en su campaña electoral para la primera magistratura de Chile. (Radiofotografía United Press)

LA PRODUCCIÓN DE UN PROYECTIL ANGLO - FRANCÉS

LONDRES, 2 (UPI). — El gobierno ha confirmado que Francia y Gran Bretaña están negociando el desarrollo y la producción conjunta de un proyectil nuclear.

El proyectil será usado por Francia en el bombardero "Mirage IV" y por Gran Bretaña en el "TSR-2", que se cree realizará su primer vuelo a fines de este mes.

Se cree que ambos aviones serán el arma principal de la fuerza nuclear independiente de cada una de esas naciones.

K. Adenauer no negoció con el este germano

Rechazó la afirmación del Sr. Willi Stoph

BONN, 2 (UPI). — El ex canciller, Konrad Adenauer, desmintió hoy una aseveración comunista de que hace dos años realizó negociaciones secretas con Alemania oriental con conocimiento de Washington.

Willi Stoph, primer ministro interino de Alemania oriental, dijo ayer en un discurso en el sector comunista de Berlín que había participado en negociaciones con un funcionario alemán occidental portador de una carta de autorización de Adenauer, a la sazón el canciller.

En una declaración expedida por medio de la Unión Demócrata Cristiana, Adenauer manifiesta hoy: "Esa afirmación carece de fundamento. Ni el gobierno federal ni yo como canciller federal autorizamos jamás a nadie a efectuar negociaciones con la zona soviética".

Adenauer, actualmente de vacaciones en Italia, dice que los únicos contactos que su gobierno ha tenido con Alemania oriental fueron realizados por mediación de la organización comercial entre las zonas.

Alemania occidental no reconoce al régimen comunista de Alemania oriental.

Fue encontrado un tesoro en el fondo del mar

WASHINGTON, 2 (UPI). — La Sociedad Geográfica Nacional anunció que en el fondo del mar, cerca de Cabo Kennedy, en la Florida, ha sido hallado un tesoro valuado en alrededor de un millón de dólares, que comprende joyas y monedas de oro.

La entidad reveló aquí que Kip Wagner, ingeniero de San Sebastián, en la Florida, y nueve colaboradores, dedicaron cuatro años a recuperar lo que podría ser el mayor botín hallado en el fondo del mar desde el siglo XVII.

Se presume que el tesoro desapareció en un huracán en 1715, cuando diez buques que llevaban botín del nuevo mundo para España quedaron destrozados en los arrecifes de la zona del cabo.

La historia varía en cuanto al valor original del cargamento, pero se le calcula en 14 millones de pesos en plata. Parte del tesoro fue salvada poco después del desastre por piratas y agentes de Felipe V de España.

La búsqueda dirigida por Wagner comenzó hace 18 años a raíz de encontrar de vez en cuando viejas monedas arrastradas por la corriente a una pequeña caleta próxima a su residencia.

La fiebre del tesoro hizo presa de él cuando se enteró de la existencia de un mapa en que aparecen Cabo Kennedy y el río San Sebastián, con la nota: "Frente a este río pereció la flota de la plata de 1715".

Entre los objetos hallados se cuenta anillos y collares de oro, platos, vasijas, relicarios, objetos religiosos y piezas de porcelana china, todo ello intacto en sus envases.

Ejecutaron hoy en Argel a cinco conspiradores

ARGEL, 2 (UPI). — Un comunicado del Ministerio de Justicia anunció que cinco contrarrevolucionarios fueron fusilados al amanecer de hoy.

Cuatro de ellos fueron condenados a muerte por el Estado el 21 de agosto último acusados de lanzar explosivos al "Palacio del pueblo" cerca de la villa Joly, residencia del presidente, Ahmed Ben Bella, el 30 de mayo.

Estos eran Mohameh Cherif, Moulay Mustapha, Maout Abdel-Aziz y Kassouri Mohamed.

El quinto, Khechouche Mohamed, fue condenado el 24 de agosto por un tribunal criminal revolucionario por robar armas y dar muerte a un policía en la villa de Bougara en el mes de junio último.

ES CANDIDATO A SENADOR EL Sr. R. KENNEDY

NUEVA YORK, 2 (UPI). — Sin tomarse siquiera un respiro después de lograr la designación como candidato a senador del Partido Demócrata, Robert F. Kennedy, "neoyorkino por elección", dio comienzo a su campaña electoral.

Kennedy comenzó a estrechar manos en el pintoresco mercado de pescado de Fulton a una hora en que la mayoría de sus votantes en perspectiva no habían siquiera despertado. Luego, se trasladó al terminal del transbordador de la Staten Island para aguardar allí a los que llegan de la isla a trabajar en Manhattan. Así comenzó Kennedy el primer día de la campaña, que tiene la esperanza de que lo lleve al Congreso en el que sus dos hermanos se desempeñaron antes que él.

Se espera que Kennedy, su base política asegurada, anuncie en breve, tal vez mañana mismo, su renuncia al cargo de secretario de Justicia.

Se afirma que el presidente Johnson la aceptará, probablemente en una ceremonia que se realizará en Washington en presencia de otros miembros del gobierno.

Si Kennedy derrota en la elección al senador Kenneth Keating será la primera vez en la historia de este país que una familia ha llevado a tres de sus miembros al Senado norteamericano en una sola generación. El extinto presidente Kennedy fue senador antes de llegar a la Casa Blanca y Edward Kennedy, hermano menor, es senador por Massachusetts.

Los demócratas del Estado de Nueva York reunidos ayer en convención eligieron candidato a Kennedy por 968 contra 135 para el representante Samuel Stratton, en primera votación.

Ha renunciado un colaborador de Nguyen Khanh

SAIGON, 2 (UPI). — El primer viceprimer ministro, Nguyen Ton Hoan, uno de los líderes del partido derechista Dai Viet, renunció anoche, pues se niega a colaborar en un gobierno encabezado por el general Nguyen Khanh.

El Dai Viet es un poderoso partido nacionalista de Vietnam. En una declaración dada a conocer esta mañana Hoan dice que él y Khanh no han podido llevarse bien desde que Khanh se hizo cargo del poder en el mes de enero.

Hoan renunció al tener conocimiento de que Khanh, que dimitió como presidente, volvería a Saigón para hacerse cargo nuevamente del gobierno. Khanh dijo no obstante, que esto no ocurrirá hasta dentro de varias semanas.

No decrece la tensión

SAIGON, 2 (UPI). — La negativa de los estudiantes a poner en libertad a un oficial católico en la ciudad costera de Da Nang amenaza con reavivar la llama de la guerra religiosa en Vietnam central.

En círculos bien informados se dice que los rebeldes estudiantes continúan reteniendo al teniente primero Pham Kim Ahn, a pesar de la amenaza de las tropas de liberarlo por la fuerza de las armas.

Según los informantes, la población católica de Da Nang, encolerizada porque los militares no lograron proteger a los católicos refugiados de Vietnam del Norte que vivían en esa localidad, están ahora furiosos por el secuestro del oficial católico por los estudiantes.

Desalojaron de zonas congoleñas a los rebeldes

LEOPOLDVILLE, 2 (UPI). — El ejército nacional congoleño ha recuperado de manos de los rebeldes los pueblos de Mitwaba y Manono en la provincia de Katanga, se anunció hoy en esta capital.

El Ministerio de Información dio a conocer un comunicado en Elisabethville, que dice que unidades del 14º batallón del ejército congoleño sufrieron "varias docenas de heridos" en intensa lucha contra los insurgentes comunistas.

"Los rebeldes trataron de huir pero están completamente rodeados —dice el comunicado—, no tienen manera de escapar".

No da cifra de las bajas rebeldes. El comunicado no menciona tampoco a los mercenarios blancos que ayudaron a retomar la ciudad de Albertville a orillas del lago Tanganyika, el fin de semana último.

El comunicado afirma que 170 kilómetros más hacia el norte se ha limpiado de rebeldes el ferrocarril de Kabalo a Albertville.

Manono, centro minero de estaño del Congo, se encuentra 500 kilómetros al norte de Elisabethville. Mitawaba, también importante centro minero, está a 350 kilómetros al norte de la capital de Katanga.

BASES PROPUESTAS A EMPRESAS PETROLERAS

LAS MISMAS ERAN PARA UNA SOLUCIÓN EXTRAJUDICIAL.- INFORME OFICIAL

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — La Secretaría de Energía y Combustibles difundió el texto de las "bases de solución extrajudicial" entregadas a las empresas petroleras hace tiempo, con resultados negativos en algunos casos y con la formulación de contrapropuestas en otros.

La propuesta oficial contemplaba lo siguiente: "La compañía formula en este acto expresa renuncia a pedir la aplicación de cualquier cláusula del documento que se individualiza con el número 7.524 y a efectuar reclamación alguna judicial o extrajudicialmente, presente y/o futura, por cualquier concepto vinculado directa o indirectamente con el citado documento o las actividades, que puedan relacionarse con el mismo y dejará de actuar en el área correspondiente el día de la fecha, todo ello de acuerdo con lo que a continuación se establece en los artículos siguientes:

"YPF se hace cargo en este acto, en forma directa, excluyente y exclusiva de todas las operaciones que hasta la firma del presente acuerdo realizaba la compañía, así como también de todos los materiales, instalaciones y obras realizadas, según inventario que se verifique. Asimismo, YPF ocupará las oficinas y utilizará los elementos de que las mismas disponen, que la compañía tenga designados exclusivamente a conducción y administración del área adjudicada en los contratos anulados, haciéndose cargo YPF de todas las obligaciones que dicha compañía haya contraído con los funcionarios cuyos servicios YPF considere conveniente mantener, los propietarios de los servicios donde tengan instaladas las referidas oficinas o cualquier otra que requiera el funcionamiento de las mismas.

"Ambas partes analizarán las obligaciones fiscales por gravámenes, derechos, impuesto y/o tasas emergentes, tomando en cuenta para ello la nulidad dispuesta por el decreto número 744/63 que coloca de hecho a YPF como sujeto directo de la actividad petrolera desarrollada y a desarrollar en el área de que trata dicho documento y que, por lo tanto, son de aplicación las extensiones a que YPF es acreedor por las disposiciones legales y reglamentarias vigentes. Si del análisis precitado resultara que hubiera satisfecho algunas de las obligaciones precedentemente mencionadas, dicha compañía las regularizará y de común acuerdo con YPF imputará el importe de aquellas que, por su naturaleza sean trasladables a los costos, a las cuentas de inversiones, gastos, etcétera.

"YPF reintegrará a la compañía las sumas real y adecuadamente invertidas por ésta en las instalaciones, obras y trabajos que necesaria y directamente se relacionen con el desarrollo y la explotación del área. La compañía reconoce como parte dicho reintegro:

"a) Todos los montos entregados por YPF a la compañía por cualquier concepto emergente del documento que se individualiza con el número 7524;

"b) Los pagos que haya efectuado el Estado y/o YPF por cuenta de la compañía como consecuencia del precitado documento número 7 mil 524;

"c) Todos los impuestos, regalías, gravámenes, derechos, tasas, etcétera que YPF hubiera pagado de los que se hubiera hecho cargo por cuenta de la compañía o que estuvieron pendientes de pago.

"Los reintegros a que se hace referencia se harán en las mismas monedas utilizadas al efectuar las inversiones y/o pagos. YPF no reconocerá indemnización alguna derivada de obligaciones emergentes de contrataciones hechas por la compañía de trabajos vinculados con el desarrollo y la explotación del área.

"La compañía reconoce e indemnizará a YPF en la proporción que le corresponda por los perjuicios económicos que experimentó como consecuencia de:

"a) Haberse visto compelida YPF a restringir su propia producción para dar preferencia al petróleo extraído por la compañía.

"b) No haberse seguido las buenas reglas de la ingeniería para la extracción del petróleo, produciendo inundaciones excesivas o avances irregulares de agua, como consecuencia de una explotación demasiado intensa y sin la necesaria regulación, especialmente de los pozos marginales, y

"c) Por mermas y desvalorización producidas por causa de una explotación irracional o por un almacenaje inadecuado.

"Las costas y gastos judiciales y/o extrajudiciales serán soportadas en el orden causado.

La compañía suministrará a YPF todas las informaciones de carácter geológico, geofísico, técnico en general o de cualquier otro carácter que hubiera obtenido como resultado de su actuación en el área correspondiente al citado documento No 7.524".

Una reunión del bloque de diputados presidió R. Balbín

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — A las 12 se reunió el bloque de diputados nacionales de la UCRP con la presencia del Dr. Ricardo Balbín, presidente del Comité Nacional de la agrupación.

Según trascendió, ya que la reunión tuvo carácter privado, se consideró la actitud a adoptar en el debate que sobre derogación de leyes represivas y modificaciones al Código Penal, iniciará la C. de Diputados, y también se consideraron algunos aspectos del Estatuto de Partidos Políticos, que también serán tratados en las próximas sesiones de la Cámara.

Dieron normas para ciertas compras de papel para diarios

BUENOS AIRES, 2 (UPI). —Ante la posibilidad de que se realizara una compra de papel para diario en el exterior de características presuntamente anormales, según se señaló, el Banco Central dio a conocer un comunicado en el cual dispone que sean consultadas con la institución todas las operaciones de ese carácter realizadas por empresas periodísticas que no se encuentran en actividad.

Una posterior aclaración requerida a las autoridades del Banco Central establece que las empresas periodísticas en actividad podrán seguir normalmente sus adquisiciones, así como los representantes de proveedores extranjeros.

El comunicado de referencia expresa "que las aperturas de crédito documentario, pagos anticipados o cualquier otra de pago que les fueran solicitados por empresas periodísticas que no se encuentran en actividad a la fecha, o por representantes de fábricas extranjeras de papel para diarios que lo destinen a empresas periodísticas en las condiciones mencionadas, cuando los solicitantes de esas operaciones no sean clientes de pleno conocimiento de la entidad local, o cuando el monto solicitado excediere la capacidad financiera normal de la empresa, deberán ser consultados previamente a este banco en la fórmula de práctica".

Las autoridades del citado banco revelaron más tarde que con el propósito de verificar fehacientemente la presunta anormalidad transitoriamente los bancos deberán consultar tales operaciones antes de darles curso.

La medida —se afirmó— no afecta en absoluto a las empresas periodísticas ni a los representantes de proveedores del exterior, que podrán continuar con sus negocios corrientes sin dificultad alguna.

A TRANSPORTISTAS HA RECIBIDO HOY EL Dr. JUAN S. PALMERO

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — Entrevistaron hoy al ministro del Interior, Dr. Juan S. Palmero, autoridades de la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP).

Le solicitaron que se interese por una pronta audiencia del presidente de la Nación, Dr. Arturo U. Illia, a quien le pedirán que ratifique el comunicado de la Secretaría de Transporte que expresa que el primero de octubre se fijarán tarifas razonables para los transportistas.

Requerirán al primer magistrado, además, "que ratifique las declaraciones formuladas por ministros y secretarios, en el sentido de que no será estatizado el transporte privado".

UNA INFRACCIÓN AL RÉGIMEN DE CAMBIOS VERIFICAN

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — El Banco Central suspendió la autorización oportunamente otorgada a la firma Brasilia, Mollon S.R.L., para actuar con casas de cambio en la capital federal. La medida fue adoptada por infracciones cometidas por dicha firma contra el régimen de cambios.

Esas infracciones consistían en fraguar operaciones por la venta de dólares, haciendo figurar en las correspondientes planillas a muchas personas, en particular abogados, como compradores de esa moneda.

Citadas a declarar esas personas, negaron haber comprado dólares nunca. Mediante esa maniobra, Brasilia Mollon S.R.L. vendía las divisas en el mercado negro con grandes ganancias.

DENUNCIAN ACTIVIDADES POLÍTICAS DE UN GREMIO

SE TRATA DEL SUPE, DONDE SE ANUNCIÓ EL PRESUNTO REGRESO DE PERÓN AL PAIS

BUENOS AIRES, 2 (UPI).— Cuatro diputados nacionales de la Federación de Partidos de Centro, a través de un extenso pedido de informes presentado hoy a la Cámara, denuncian actividades políticas de los dirigentes del Sindicato Unico Petroleros del Estado (SUPE) e inversión discrecional de fondos sindicales con fines políticos.

Se refieren concretamente a la reciente conferencia de prensa realizada en el local del sindicato, calle Juncal 1461, en la que se anunció el regreso de Perón al país.

El texto del pedido de informes es el siguiente:

1o. Si ese Ministerio (de Trabajo y Seguridad Social) fue informado o tuvo conocimiento antes de llevarse a cabo, de la reunión realizada en el local del Sindicato Petroleros del Estado (SUPE) de la calle Juncal 1461 con fecha 25 de agosto último, donde sus autoridades, en conferencia de prensa y con gran publicidad, anunciaron el regreso a la Argentina del ex presidente de la Nación depuesto por la Revolución Libertadora, que se encuentra refugiado en Madrid, dando a conocer un manifiesto firmado por el mismo.

2o. Si el Sr. Adolfo Cavalli, que fue uno de los que participaron en la reunión y dio a publicidad el referido manifiesto, es secretario general del SUPE.

3o. Si además del Sr. Cavalli estuvieron presentes en esa reunión dirigentes sindicales como el Sr. Vandor y otros que desempeñan los cargos de secretarios generales en los mencionados sindicatos.

4o. Si también se encontraban entre los concurrentes conocidos dirigentes del Partido Peronista, como el Ing. Alberto Iturbe, Delia D. de Parodi, etc., quienes conjuntamente con todos aquéllos hicieron el anuncio del regreso del ex dictador y formularon declaraciones netamente políticas.

5o. Si esa reunión tuvo un carácter esencialmente político, ya que en ella sólo se anunció el regreso al país de Juan D. Perón, y se realizó una acción proselitista a su favor, no habiéndose considerado ningún problema gremial referente a los asuntos específicos de los trabajadores que agrupa la asociación.

6o. Si a raíz de esa reunión algunas de las filiales del sindicato nombrado han hecho llegar a las autoridades gremiales su desagrado por lo que consideran una actividad netamente política de sus dirigentes.

7o. Si el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social no entiende que tales actividades políticas de los dirigentes gremiales del SUPE, así como las que en el mismo sentido desarrollan las autoridades de la CGT, implican una violación de lo que dispone el artículo sexto de la ley 14.455 de asociaciones Profesionales, al determinar que éstas "no podrán establecer diferencias entre sus afiliados en razón de ideologías políticas o credos religiosos, nacionalidad, raza o sexo debiendo admitir la afiliación de todos los trabajadores de la actividad profesional a que se refiere, etcétera".

8o. Si no considera, asimismo, que las actividades de las autoridades sindicales aludidas significan una evidente desviación y transgresión de sus funciones específicas, toda vez que, conforme lo disponen los Arts. 15 y 16 de la ley mencionada, las asociaciones profesionales sólo tienen derecho a peticionar en defensa de intereses profesionales, fundar instituciones de previsión y asistencia social, establecer colonias de vacaciones, sanatorios, hospitales, farmacias, etc., pero de ninguna manera convertir al sindicato en un partido político.

9o. Si la actividad política que cumplen distintas autoridades sindicales se efectúa utilizando fondos pertenecientes a los respectivos sindicatos o no. En caso afirmativo, indicar qué cantidad de dinero de las arcas sindicales se ha gastado con esos fines.

10o. Si los viajes realizados a Madrid por los dirigentes del SUPE y otros de la CGT han sido costeados con fondos particulares de éstos o si se ha utilizado dinero de las agrupaciones gremiales que dirigen.

11o. Si el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha iniciado las tareas de fiscalizar el manejo de los fondos sindicales, en cumplimiento de lo dispuesto en el decreto 3.470 de fecha 7 de marzo de 1963, complementado por resolución número 358 de dicho ministerio, de marzo 9 de 1963, que determina la organización del Departamento de Verificaciones Contables a partir del 8 de abril de 1964, informando en caso afirmativo sobre la marcha de ese control.

12o. Qué suma ha recaudado el SUPE en el último ejercicio y en lo que va del presente y si es exacto que ellas oscilan entre 1.179.723 y 2.250.348 pesos moneda nacional mensuales, aparte de lo que se entrega a las respectivas filiales.

13o. Si es exacto que, además de esa suma, YPF en 1964 ha hecho préstamos a la filial Ensenada por valor de 8.000.000 de pesos moneda nacional y entregado al SUPE la suma de 20.000.000 sobre cuyos destinos deberá informar el sindicato.

14o. Si es verdad que la "lista Verde" que representaba al Sr. Cavalli en la última elección de autoridades del SUPE sólo obtuvo 9.773 votos contra 7.427 de la "lista Azul" y 1.898 de la "Azul y Blanca", vale decir, que la corriente ideológica que apoya a dicho dirigente no es la única existente en el sindicato.

15o. Si el nombrado Cavalli resultó derrotado en las filiales de Mendoza y Comodoro Rivadavia, que son las que tienen más afiliados y donde la "lista Azul" logró la mayoría.

16o. Si es verdad que el dirigente sindical de que se trata ha realizado desde 1957 hasta la fecha viajes a Chile (1957), Perú (1958), España (1963), Grecia, Alemania occidental, Francia y España en 1963, Francia y España (1964) y si en cada caso fue enviado por el SUPE o lo hizo por su cuenta.

17o. Si el ministerio del ramo ha adoptado o piensa adoptar alguna medida para evitar la repetición de hechos como el ocurrido el 25 de agosto en el local del SUPE, que impliquen una evidente politización por parte de una agrupación gremial, y la violación de los fines esenciales que determina la existencia y reconocimiento de las asociaciones profesionales.

Firman los Sres. Emilio Jofré, Jorge Mariano Almada, Pablo González Verges y Luis C. Domínguez.

Barrulle rechazó las declaraciones de Garófalo

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — El diputado nacional Oscar Barrulle, justicialista, en una declaración escrita rechazó las declaraciones de su colega de la UCRP Alberto Garófalo, referidas al regreso de Perón.

Expresa el legislador "que dejar pasar en silencio tal cúmulo de apreciaciones antojadizas con el odio con que han sido dichas, sería apartarme del camino que me he trazado como legislador de la Nación de luchar contra actos de esta naturaleza que se oponen al reencuentro entre los argentinos".

En otro párrafo dice que "como peronista rechazo la injuria y condeno la agresión en nombre del futuro argentino".

Forman las "62" una comisión pro regreso de Perón

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — En la reunión que celebraron anoche en el local del Sindicato de Obreros de la Industria del Vestido, los miembros de las "62 organizaciones" resolvieron constituir una comisión nacional integrada por representantes de esa entidad y de las ramas masculina y femenina del movimiento peronista, que estará encargada —según se expresa en la resolución— de "realizar todas las acciones necesarias para el retorno de Perón".

Durante la reunión de referencia se informó también respecto de lo tratado en las reuniones mantenidas en Madrid por la comisión de las "62 organizaciones" que viajó recientemente para entrevistarse con Perón. Asimismo, se proyectó una película con escenas de esas reuniones y se escuchó un mensaje grabado juntamente con la resolución del comando superior peronista.

El conflicto con abogados en La Pampa

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — En relación con el conflicto planteado entre el Superior Tribunal de Justicia de La Pampa y el Colegio de Abogados y Procuradores de esa provincia, dio a conocer una declaración la Asociación de Abogados de Buenos Aires.

Expresa que el Colegio de Abogados de La Pampa no se encuentra sometido al poder reglamentario y disciplinario del Superior Tribunal de Justicia de esa provincia, por su carácter de persona jurídica de derecho público cuya independencia funcional de los poderes públicos está expresamente reconocida por la ley de su creación.

Añade que sin entrar al fondo del asunto, considera que la sanción disciplinaria de arresto de cinco días al presidente y secretario del mencionado colegio es arbitraria y violatoria de las atribuciones propias de esa entidad e inherentes a los fines que cumple.

Por último dice la declaración que "la Asociación de Abogados de Buenos Aires, expresa su solidaridad con el Colegio de Abogados y Procuradores de La Pampa en su lucha por la defensa de los fueros" y que "confía en una rápida solución de este litigio para que se restablezca la armonía que debe reinar entre el Poder Judicial y el foro, y no se prolongue una situación que afecta hondamente no sólo a jueces y abogados sino también a los habitantes de la provincia de La Pampa, que sufren los perjuicios de una administración de justicia perturbada".

OTRA PROPUESTA SOBRE SUELDOS HIZO LA C.G.T.

FUE PRESENTADA AL CONSEJO NACIONAL DE SALARIO MINIMO, VITAL Y MÓVIL

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — Los representantes de la CGT en el Consejo Nacional de Salario Mínimo Vital y Móvil propusieron la formación de una comisión que se pronuncie sobre el monto definitivo del salario antes que expire el plazo de treinta días que otorgó la ley respectiva para ello.

Actualmente rige el salario de 14.000 pesos fijado con carácter provisional por el Poder Ejecutivo.

Los gremialistas sostuvieron según se anunció que el presupuesto de una familia tipo (matrimonio y dos hijos) es de 26.000 pesos mensuales y que los cómputos del gobierno hacen ascender esa suma a 20.000 pesos mensuales.

También sostienen en el consejo los representantes cegetistas que el salario familiar de 1.400 por esposa o por hijos debe pagarse aunque el trabajador perciba haberes superiores al salario mínimo. Asimismo, propugnó que la jornada de trabajo sea la vigente según convenios colectivos o usos y costumbres.

Comunicado de la CGT

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — La Confederación General del Trabajo dio a conocer un comunicado supuestamente referido a las reacciones que hay en los círculos democristianos del país, por el reciente mensaje del mandatario depuesto en 1955 vinculado con su presunto regreso. Expresa la central obrera que "mientras abundan, en estos últimos días, por parte de los acostumbrados sectores completamente minoritarios en el país, publicaciones en las que se formulan aspectos revanchistas y de odios entre los argentinos, tratando de fomentar luchas fratricidas a pesar de su declamada democracia y libertad, la CGT reafirma, una vez más, su inquebrantable posición de lograr la pacificación nacional con el concurso de todos los argentinos, sin excepción."

Luego de destacar que la central obrera lucha en la superficie por la prosperidad del país y la felicidad de su pueblo, se añade que "es por eso que ante las blasfemias de los enemigos del pueblo y de los que dicen representar la opinión responsable del país, la central obrera contesta que, si como dicen ser amantes de la democracia y la libertad, dejen expresar libremente al pueblo su opinión y verán cómo ésta se pronuncia por una política de paz, amor y armonía entre todos los argentinos, sepultando toda odiosa diferencia de revanchismo, y que la CGT, defensora de ese celoso pensamiento del pueblo, brega y bregará incansablemente por que exista la unidad de la gran familia argentina y la prosperidad de la patria."

Falleció el religioso jesuita Manuel Rivas

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — Falleció esta mañana el religioso jesuita Manuel Rivas, que durante 50 años desempeñó el cargo de portero del Colegio Del Salvador. El extinto tenía 78 años de edad y era muy querido en el establecimiento por sus cualidades morales.

Con motivo de su muerte fueron suspendidas hoy las actividades en el colegio y en la Universidad Del Salvador.

DIPUTADOS REALIZÓ UNA REUNION EN MINORÍA

TRATÓ EN LA OPORTUNIDAD EL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — La Cámara de Diputados de la Nación no consiguió número para sesionar ayer. En minoría se debatió un dictamen de la comisión de Transportes en un proyecto de resolución por el que se dirige al Poder Ejecutivo nacional solicitándole que no disponga transferencia alguna a terceros de los inmuebles pertenecientes al Ferrocarril Bartolomé Mitre, ubicados en Junín entre Campbell y Solís, de la ciudad de Rosario. Señálase que "los inmuebles son imprescindibles y fundamentales para la realización de obras de comunicaciones ferroviarias entre esa ciudad y el norte del país".

El dictamen había sido observado por el Sr. Peña y Lillo (Federación Partidos de Centro), por entender que no se podía tratar el mismo sin que previamente hubiera un pronunciamiento sobre los proyectos de ley existentes en la comisión, derogando la ley 16.082 y la declaración con fuerza de ley, de los decretos-leyes 1.825 y 1.826 del año 1958.

También había formulado observaciones al proyecto de declaración el Sr. Ferreyra (MIR), y éste fue quien ocupó el mayor tiempo de la cámara para dar las razones que avalan su tesis.

Las deliberaciones comenzaron a las 18, con la presencia de treinta legisladores. La cámara se hallaba en cuarto intermedio desde el viernes último y debía considerar además de este dictamen, el que se refiere a la modificación de la ley de servicio exterior, reformas al reglamento, reglamentación del retiro voluntario y jubilación por cesantía.

El Sr. Harrington (UCRI) pidió que el dictamen sobre la transferencia de inmuebles en los accesos ferroviarios de Rosario volviera a comisión, por cuanto se habían recibido nuevos elementos que hacían imprescindible su estudio.

La transferencia de siete hectáreas a la Federación de Obreros y Empleados Telefónicos fue objetada por varios legisladores, si previamente no se consideraba la derogación de la ley existente.

Otros se pronunciaron por la aprobación del despacho y, finalmente, a las 20.30, al no conseguirse número para votar, se levantó la sesión.

Mañana realizará reunión el Senado

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — El Senado de la Nación no realizó hoy su sesión de tablas. A las 20, se reunirá el titular del cuerpo, Dr. Carlos H. Perette, con los titulares de los bloques, a efectos de fijar el plan de labor para la sesión de mañana. Previamente, a las 18, deliberará el bloque de senadores nacionales del radicalismo del Pueblo, para tratar en la reunión de la noche.

Por otra parte, en el Salón Dorado del Senado, se reunirán senadores de todos los sectores, a efectos de escuchar el informe del Ing. Roque Carranza, secretario técnico del Consejo Nacional de Desarrollo, sobre el plan que se propone cumplir el gobierno. La reunión será privada.

Mañana la comisión de Obras Públicas, producirá dictamen en el proyecto del Poder Ejecutivo, único pendiente del período de sesiones extraordinarias, sobre provisión de agua potable y construcción de obras cloacales en todo el país.

El proyecto aprobado por la Cámara de Diputados sobre incorporación de bancarios cesantes, llegado en revisión, tendrá entrada en la sesión de mañana y se le girará a la comisión de Trabajo y Seguridad Social.

Una asociación árabe - judía se formó en Rosario

ROSARIO, 2. — Con proyección nacional quedó concretada la Asociación de Fraternidad Arabe - Judía, con asiento en esta ciudad. En la reunión constitutiva, a la que asistieron, especialmente invitados, representantes de la prensa, —en el salón de actos del Club Español— púsose de relieve los sentimientos que animan a ambas colectividades "superando la acción —se expresó— de extranjeros que, repudiados en su propia patria, pretenden sembrar la discordia en esta tierra generosa".

Los precios de las haciendas

ROSARIO, 2. — Los precios que se abonan por la adquisición de haciendas en el matadero, que superan los $ 42 el kilo en pie, han determinado retracción de las operaciones por parte de los abastecedores. Aducen éstos que, con un costo original de adquisición del producto al precio citado, es imposible cumplimentar las disposiciones sobre venta fijadas en la ley de abastecimiento.

A UN ACTO EN FUNES INVITAN AL PRESIDENTE

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — El presidente de la Nación, Dr. Arturo Illia, recibió a los miembros de la comisión de fomento de Funes, departamento Rosario, provincia de Santa Fe. Invitaron al primer magistrado a la inauguración del Monumento al Ciudadano Desconocido, el 12 de octubre, en la precitada localidad.

El Sr. Humberto Angelone encabezó la delegación, que estuvo integrada por el Dr. Horacio Thedy, los Sres. José Cruz, Adolfo Schmidt, Rogelio Luna y las Sras. Concepción de Grassler y Teodelina de Rovere.

Al retirarse del despacho presidencial, informó el Dr. Thedy sobre los motivos de la audiencia. Dijo que el presidente de la República había quedado gratamente impresionado por el homenaje y que les manifestó que "era realmente algo que hacía falta y que hará lo posible para concurrir".

El aniversario de la inauguración de una línea férrea

BUENOS AIRES, 2. — El 2 de agosto de 1882 —hace [illegible] años— quedaba oficialmente inaugurada la línea férrea entre la capital federal y la ciudad de Pergamino. El arribo del primer tren del ferrocarril Mitre, a la localidad bonaerense constituyó, en aquella lejana fecha, un acontecimiento de singular trascendencia.

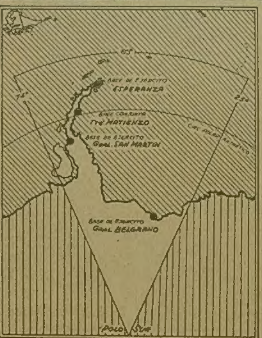
El gobernador del primer Estado argentino— Dr. Dardo Rocha—, altas autoridades nacionales y provinciales, así como los vecinos de Pergamino, aguardaron la entrada del convoy y entre aplausos y vítores la locomotora se detuvo frente al palco oficial. Treinta días más tarde, un gran banquete popular celebraba el hecho. Pergamino se incorporaba a la empresa civilizadora que cumple el riel.

Aplican multas a carniceros en Bs. As.

BUENOS AIRES, 2 (UPI). —Veintisiete multas, por valor de $ 1.658.000 aplicó la Dirección Nacional de Abastecimiento, por infracciones al régimen de comercialización de la carne vacuna, los precios máximos del pan, e incumplimiento del registro de comerciantes.

En 11 casos de infracciones al régimen de comercialización de la carne, se dispusieron, además de las multas correspondientes, arrestos.





Miembros de la base "General Belgrano" reconocen el hielo para evitar caídas en las grietas, de los trineos que los siguen. Arriba: nota gráfica obtenida el 17 de agosto, en la misma base, en oportunidad de efectuarse a mediodía una ceremonia evocativa del general José de San Martín. Abajo: en el mapa se ubica el sector antártico argentino en la Antártida sudamericana, con las tres bases del Ejército y la conjunta del Ejército y Aeronáutica

EN LA ANTÁRTIDA, CONTINENTE DEL FUTURO, VELAN SIN PAUSA LAS FUERZAS ARMADAS

Una superficie de alrededor de 15 millones de kilómetros cuadrados, es decir, más extensa que Europa y que Oceanía y exactamente la mitad del Africa, caracterizan a la Antártida, o "Continente blanco", cuya denominación proviene de su posición geográfica con respecto a la constelación de la Osa Mayor, ya que en griego "Antártida" significa "opuesto a oso".

Estas tierras heladas son conocidas solamente en una sexta parte de su extensión, comprendiendo el sector antártico argentino entre los meridianos 25° y 74° de longitud oeste y el paralelo 60° de latitud sur, con una superficie de aproximadamente 4 millones de kms. 2, de los cuales cerca de 1.230.000 son de tierra firme.

La soberanía argentina es ejercida sobre la denominada "Tierra de San Martín" y archipiélagos adyacentes; sobre las islas Shetland del Sur y Orcadas del Sur, y sobre el área continental que es continuación de la península antártica, delimitada entre los meridianos 25° y 74° de longitud oeste.

Características notables

La Antártida es un continente que se caracteriza por los permanentes y fuertes vientos que lo azotan, cuyas velocidades no se registran en ningún otro lugar del mundo; hasta 307 kilómetros por hora en la zona de la base del Ejército Esperanza. Estos vientos originan un tipo de tormenta conocida por el nombre de "blizzard" que se producen en forma inesperada, arrastrando gran cantidad de nieve que dificulta los desplazamientos y hasta la respiración, porque se filtra por cualquier ranura de los refugios o instalaciones.

La presión atmosférica es muy alta, presentando las características netas de un anticiclón. La zona de presión más baja se encuentra en la zona próxima al círculo polar antártico, región de los vientos tempestuosos del sur y los que se inician en la parte continental, que se desplazan hacia el norte conformando una de las regiones más tempestuosas del mundo. En el pasaje Drake, por ejemplo, se produce un temporal cada tres o cuatro días, que pone en serios riesgos a la navegación.

En la península de Trinidad (Tierra de San Martín), al borde de la bahía Esperanza, en donde tiene su asiento la base del Ejército denominada precisamente así, "Esperanza", las temperaturas son relativamente benignas, comparadas con otras de mayor latitud, pero se sufren los efectos de los constantes y fuertes vientos-ráfagas (de cada 100 días, 90 son de vientos y blizzard) con noches que en el verano se limitan a una penumbra de una hora. En invierno el día más corto es la claridad de un atardecer oscuro de aproximadamente tres horas de duración.

En la bahía Margarita, asiento de la base del Ejército "General San Martín", se han registrado temperaturas de 50° C., en el mes de agosto de 1958, siendo las variaciones de hasta seis grados centígrados en una hora. El día dura en esta zona, en el verano, alrededor de dos meses con luz total y en la época invernal la noche con oscuridad casi total es también de un período similar.

Características iguales tiene la base conjunta "Teniente Matienzo" (Ejército y Aeronáutica) ubicada en el islote Larsen, pero en cambio en la base del Ejército "General Belgrano", situada en la ensenada Piedrabuena —78° de latitud sur— se agudiza el contraste y la noche polar es de cuatro meses, durando el mismo tiempo el día polar en verano. En 1958 se registró en dicha base una temperatura de 60° C.

Los fenómenos ópticos

Favorecido por la carencia de polvo y partículas sólidas en la atmósfera, el observador que recorre el "Continente blanco" queda deslumbrado por la hermosura de sus paisajes y sus fenómenos ópticos, tales como los espejismos, el parahelio y el paraselene (refracción del sol o de la luna a través de cristales de hielo y su reflejo), las nubes iridiscentes, los arcos de niebla, etc., y la aurora austral, similar a la boreal, extraordinario fenómeno del cual no se ha dado hasta el presente una explicación suficientemente clara y precisa, aceptándose no obstante la hipótesis de que flujos de partículas cargadas con electricidad, posiblemente electrones y protones, se desprenden de la superficie del sol con una velocidad casi igual a la de la luz. Tales partículas serían arrojadas hacia los polos magnéticos norte y sur de la tierra a través de la atmósfera exterior extremadamente tenue, extendiéndose a más de 800 millas de la superficie del planeta. Allí los flujos chocan con los átomos y moléculas de la atmósfera, produciendo fenómenos luminosos. Las auroras boreal y austral no son visibles con luz diurna si el cielo está cubierto o si la luz brillante de la luna oscurece los efectos más delicados de la aurora. El bombardeo de la atmósfera terrestre por esas partículas origina normalmente una interrupción completa de las radiocomunicaciones mundiales de alta frecuencia.

Un continente "muerto"

Así denominan los exploradores e investigadores que han recorrido la Antártida a sus tierras oprimidas por el hielo y los vientos.

Excepto en su más bajo orden, no existe vida animal ni vegetal, la que se reduce a musgos, líquenes y algas, que se encuentran en la península de Palmer. En cambio, en los mares circundantes viven grandes cantidades de animales y vegetales en las aguas polares, explotándose intensamente la caza de ballenas, focas y elefantes marinos.

Y es en este continente, prácticamente "muerto", en el cual las fuerzas armadas argentinas velan por el mantenimiento de la soberanía nacional, con abnegación y patriotismo, a partir del año 1951, en que el Ejército empieza a explorar en forma progresiva sus regiones heladas.

En dicho año es organizada la primera expedición polar, comandada por el entonces coronel Hernán Pujato, el que establece la base "General San Martín", y al año siguiente es creada la base militar "Esperanza", en la bahía del mismo nombre, cuyo jefe es el capitán Jorge E. Leal. En 1955 el general Hernán Pujato instala la base "General Belgrano", y en 1961, conjuntamente con la Aeronáutica y la Marina, es instalada la base "Teniente Matienzo" siendo su primer jefe el capitán Ignacio Carro.

En todas estas bases se realizan importantes y complejos trabajos de investigación y exploración, así como de mantenimiento de las instalaciones. Las tareas de investigación comprenden observaciones meteorológicas, biológicas, estudios relacionados con la fisiología del frío, comprobaciones de carácter científico en coordinación con el Instituto Antártico Argentino, etc., y además de las tareas específicas de la coexistencia en las distintas bases, se efectúan labores de comunicación por medio de radioestaciones, observaciones glaciológicas, trabajos cartográficos y atención de usinas.

Todo ello, en un medio inhóspito en el cual el hombre debe apelar a sus mejores reservas físicas y espirituales para vencer las adversidades de la naturaleza.

* * *

Tal el mérito de los esforzados soldados argentinos que cumplen su misión en la Antártida, de la cual se ha escrito que es el continente del futuro, por sus zonas incalculablemente ricas y aun inexploradas, y al cual se afirma que resulta difícil no regresar, una vez conocido, por sus extraordinarias bellezas naturales, que parecen rendir homenaje a aquellos que en otras épocas también heroicas, fueron quedando "en el camino blanco, aplastados por el silencio, la soledad, el hambre y el frío".

EL ORDENAMIENTO DEL TRÁNSITO EN PARANÁ

EL DEPARTAMENTO EJECUTIVO ENVIARÁ UN PROYECTO AL CONCEJO DELIBERANTE

PARANA, 2 — El departamento Ejecutivo enviará al Concejo Deliberante un proyecto de reglamento de tránsito en el que se incluyen nuevas normas para el mejor desarrollo del mismo en la ciudad.

El director de Servicios Públicos, Sr. Julio César Solanas, adelantó algunos aspectos de este proyecto, señalando que la repartición se ocupó preferentemente de suplantar el actual reglamento ya que es un instrumento que cuenta con una antigüedad de casi veinte años, y la ciudad ha crecido y se ha desarrollado más allá de esas previsiones. Las modificaciones que se proyectan se han tomado en base a disposiciones de otras ciudades del país, tales como la capital federal.

Como novedad se puede señalar que la Municipalidad establecerá normas para el tránsito de peatones en las calles de esta ciudad. Es así que en las principales arterias se marcarán sendas de seguridad que deberán ser respetadas obligatoriamente, y para ello se hará una campaña de educación de tránsito de peatones por parte del personal especializado de esta repartición. Con esta medida se pretende preservar la seguridad de las personas que transitan por las calles y evitar muchos accidentes, producto actualmente de que no existen reglamentaciones de orden.

También habrá disposiciones para el tránsito de vehículos de tracción a sangre que obligará al uso de llantas de goma maciza, fijándose también el peso de las cargas. Los vehículos, por otra parte, deberán ser de dos ruedas, exclusivamente.

Se piensa reestructurar el señalamiento del tránsito basándose en la ley nacional de tránsito que a su vez obedece a la internacional, muniendo a toda la ciudad de las señales clásicas que a tal efecto tienen dispuesto los organismos nacionales y provinciales, de manera que su interpretación se vea facilitada.

También se piensa imprimir un manual completo con todas las señales y las cláusulas básicas del Código de Tránsito para que sea distribuido a cada conductor. Asimismo se están confeccionando las cláusulas transitorias que reglamentan el establecimiento de las manos obligatorias en la totalidad del radio urbano, playas de estacionamiento especiales, determinación de vías peatonales en determinadas horas, colocación de mesas en la vía pública por parte de los negocios de bares, confiterías, etcétera.

Con respecto a las multas, serán reguladas de acuerdo a la infracción, pudiendo agregarse que también serán penados los peatones que infrinjan las disposiciones.

Cabe mencionar, por último que el nuevo reglamento proyectado prevé la implantación de un curso de perfeccionamiento del personal de inspectores que estaría a cargo del Automóvil Club Argentino y personal superior de la Dirección de Servicios Públicos, logrando con ello aplicar correctamente las disposiciones que contendrá el nuevo reglamento.

Será inaugurada el sábado la exposición ganadera de Concordia

PARANA, 2. — El sábado se inaugurará la Septuagésima Exposición Ganadera de la Sociedad Rural de Concordia.

Especialmente invitado por las autoridades de la entidad, el gobernador de la provincia, Dr. Carlos Raúl Contín, presidirá el acto inaugural de la muestra que se cumplirá a las 14, en cuya oportunidad pronunciará un discurso.

El primer mandatario será acompañado a Concordia por el ministro de Hacienda, Economía y Obras Públicas, Sr. César Luis Corte.

La prohibición para fraccionar vinos han derogado en Bs. As

LA PLATA, 2 (UPI). — Miembros de la Asociación y la Sociedad Fraccionadores de Vinos entrevistaron al gobernador de la provincia Dr. Anselmo Marini, y le entregaron un pergamino en el que se expresa el reconocimiento del gremio por la gestión realizada por el mandatario, que dejó en suspenso una medida de orden nacional que prohibía en el territorio bonaerense el fraccionamiento de vino.

El Dr. Marini agradeció el gesto de los nombrados, pero aclaró que lo hecho por el gobierno en esta ocasión no había sido más que lo que correspondía. "Hemos cumplido con una obligación y lo hemos hecho teniendo en cuenta que se trataba de una estricta justicia", dijo.

Aumentan las tarifas en 50 centavos los ómnibus en Bs. Aires

BUENOS AIRES, 2 (UPI). — Numerosas líneas de ómnibus, que con anterioridad pertenecieron a Transportes de Bs. Aires y actualmente son explotadas por empresas vinculadas a la Unión Tranviarios Automotor, comenzaron a aplicar las nuevas tarifas aprobadas oportunamente por la Secretaría de Transporte, las cuales traen involucrado un aumento de 0.50 centavos por boleto.

Son ellas las que llevan los números 1, 2, 5, 12, 14, 16, 23, 30, 31, 38, 40, 43, 48, 55, 68, 76, 84, 89, 97, 99, 10, 17, 20, 21, 22 y 24.

Cabe señalar que anteriormente ya lo hacían las pertenecientes a la Empresa Transportistas Vail —números 8, 9, 56 y 73— las números 26 y 33 y las líneas de trolebuses.

El presidente de UTA, Sr. Héctor Pérez, señaló que se había resuelto aplicar el aumento para afrontar los incrementos salariales y en cuanto al problema del aumento tarifario, no se registraron novedades, dado que algunos de los dirigentes de la FATAP, encargados de realizar las consultas respectivas en torno de la actitud a adoptar, aún no han regresado de sus viajes al interior del país.

DEFRAUDACIÓN EN UN COLEGIO EN CÓRDOBA

EL MONTO DE LA MISMA ALCANZARIA A VARIOS MILLONES DE PESOS

CORDOBA, 2. — Personal de la Policía Federal se halla trabajando en el esclarecimiento de una denuncia contra el tesorero del Colegio Nacional "Deán Funes", Sr. Carlos Bernardino Ceballos, quien a través de manejos contables realizados en el curso de los últimos cuatro años se habría apropiado de fondos del establecimiento educacional por una cantidad que alcanzaría a varios millones de pesos.

En estos momentos personal especializado se encuentra realizando una compulsa de los libros a los efectos de establecer el origen y monto exacto que alcanzaría la defraudación. La investigación ha permitido establecer que el citado funcionario no ha actuado solo en la comisión de esas irregularidades, sabiéndose que estarían comprometidas otras personas.

La detención de Ceballos se ha conocido por fuentes extraoficiales, dado que hasta el momento ni las autoridades educacionales ni la policía han informado sobre los procedimientos que se están realizando.

Nuevos paros de personal postal

CORDOBA, 2. — A poco de normalizarse las tareas en las oficinas postales de Correos y Telecomunicaciones, tras dos meses de correspondencia detenida y una considerable demora en repartir las piezas comunes, la entidad local de la Federación de Obreros y Empleados de Correos y Telecomunicaciones ha resuelto adherir a un movimiento de protesta de la entidad central.

Por el momento se ha retirado la colaboración a la empresa y a partir del miércoles se trabajará a "reglamento". Más adelante, de no solucionarse los pedidos sobre la obra social y el pronto tratamiento del estatuto-escalafón, se realizarán paros progresivos que comenzarán con un movimiento de 24 horas.

Cabildo abierto de la CGT

CORDOBA, 2. — [illegible] se realizará en un local céntrico el cabildo abierto provincial organizado por la regional Córdoba de la CGT como parte de la tercera etapa del plan de lucha dispuesto por el organismo confederal.

Al día siguiente a las 18 se cumplirá otra parte del plan, que consistirá en un acto público a realizarse frente al local de la regional.

EL LITORAL

Fundado por don SALVADOR CAPUTTO el 7 de agosto de 1918
Registro de la propiedad intelectual No. 800.987
Director: Riché Caputto

EL PRESUPUESTO NACIONAL

El proyecto de presupuesto general de gastos y cálculo de recursos para el próximo ejercicio que acaba de elevar a las cámaras el Poder Ejecutivo de la Nación, en líneas generales define una política financiera que tiende a lograr un mayor equilibrio entre los ingresos y las erogaciones, incrementando la percepción de las rentas por medio de algunos reajustes en las tasas impositivas y una estricta fiscalización. La desesperada lucha contra el déficit tendrá que proseguir, y aun descartando la posibilidad de enjugarlo, si sólo se lo mantuviera en el nivel que se lo enuncia, de poco más de cincuenta y dos mil millones de pesos, sería todo un éxito, pues ya al quebranto del ejercicio actual que finaliza el 31 de octubre próximo se lo estima en cerca de cien mil millones. Lo que para muchos resulta difícil explicarse es cómo se llegará a esa cifra si los gastos previstos están por encima de los 346 mil millones de pesos, se mantienen los acentuados déficit en los servicios públicos y hasta se prometen algunas desgravaciones, desde luego oportunas y ecuánimes, como las que elevan el mínimo no imponible de los réditos por trabajo personal. Pero la respuesta está dada en el propio mensaje del ministro, cuando informa que se observará una firme política de contención de gastos y los incrementos que se produzcan serán dirigidos a los sectores más importantes, como los de las obras públicas, donde se advertirá un aumento del veinticinco por ciento, índice interesante si se tiene en cuenta que éstos son los rubros de gastos retributivos, ya que crean bienes y movilizan la economía.

Pero, además, este presupuesto tiene la virtud de exhibir ante el país, por primera vez en los últimos años, la real situación financiera, puesto que después de mucho esfuerzo, de indagaciones casi inverosímiles, se logró establecer el monto real de la deuda pública documentada y consolidada, a corto y a largo plazo, interna y externa, que totaliza 364.000 millones de pesos y para cuya atención por intereses y amortización habrá que disponer de veintiséis mil millones, lo que representa un trece por ciento de los gastos totales. Y en lo que se refiere a servicios públicos, será nuevamente ostensible la presión de déficit, pues en transportes no más llega al nivel de los treinta y tres mil millones, cifra que, como ya es tradicional y desde que se nacionalizaron los ferrocarriles, seguirá oscilando, ya que cuando no declinan los ingresos por la merma en las cargas, reajustes salariales imprevistos elevan las erogaciones y siempre da la nota del desastre esta rama de la gestión pública para la que ningún gobierno ha logrado solución hasta ahora.

En cuanto a los servicios directos, como los de seguridad, educación, comunicaciones, defensa y otros, se mantiene la proporcionalidad en las inversiones de años anteriores, con excepción de los de salud pública, que ya están en el record de la insuficiencia. Mientras del presupuesto total casi el 15 por ciento se destina a la instrucción pública y el 23 a las fuerzas armadas, para el sostenimiento de hospitales, dispensarios y otros organismos se afecta apenas el tres y medio por ciento. Con siete mil millones de pesos que se asignan al Ministerio de Asistencia Social y Salud Pública nada o muy poco se puede hacer en defensa de la población, y así se explica que uno de los lunares de la administración sea esta rama que en algunas zonas del país ya está en la total inoperancia, con nosocomios casi desmantelados, internados que deben proveerse por sí mismos de alimentos y remedios y con tareas preventivas o de profilaxis que sólo se esbozan en los expedientes o informes a la superioridad. Aquí valdrá la pena que el Congreso, aun a riesgo de que se eleve el déficit previsto, promueva un refuerzo de todas las partidas de mantenimiento y el arbitrio de otras nuevas para construcciones hospitalarias, adquisición de equipos e instrumental y lucha contra las epidemias.

MUNICIPALES

Promulgose la ordenanza para nombrar a los supernumerarios

Venderán los bienes restantes de la ex empresa tranviaria

Ha sido promulgada por el Departamento Ejecutivo la ordenanza recientemente sancionada por el Concejo Municipal, por la que se dispone la designación, como agentes estabilizados de la comuna, de 122 obreros que revistan como supernumerarios en diversas reparticiones municipales.

Al informar sobre el particular, el secretario de Hacienda, señor Manuel Alonso Sánchez, manifestó que a los fines de la aplicación de tal ordenanza, el Departamento Ejecutivo procede actualmente a la confección de una lista del personal supernumerario, que servirá como base para establecer un orden de prioridades, para lo cual se están verificando los registros de personal, ya que se tomará en cuenta al citado personal que cuente con una antigüedad de 250 días al 31 de julio último. La lista será luego exhibida en las distintas reparticiones para que los interesados comprueben su situación, y una vez hechas las depuraciones que fuesen necesarias, este personal será citado a una reunión a los efectos de que designe dos representantes. Estos, juntamente con dos que designará el Departamento Ejecutivo e igual número por el Concejo Municipal, integrarán una comisión cuyo cometido será estudiar y proponer a la Intendencia el orden de prelación para las designaciones, para lo que se tendrá en cuenta antigüedad, idoneidad y concepto. En caso de condiciones similares, se preferirá al obrero que tenga más carga de familia.

Disponen trabajos en Rincón

Esta mañana, el intendente municipal, Sr. Ramón Lofeudo, recibió al comisionado municipal en San José del Rincón, Sr. Carlos Doldán Mántaras quien le informó de diversas necesidades del distrito. El intendente dispuso posteriormente que se lleven a cabo trabajos para mejorar la iluminación en el camino de acceso desde la ruta 168 y en la plaza central, como asimismo las obras correspondientes a la construcción de una nueva galería de 300 nichos en el cementerio de la localidad, donde también se instalará iluminación eléctrica.

Terminación de una obra

Entre ocho y diez días finalizarán los trabajos de construcción del terraplén de defensa del barrio Barranquitas, que se extiende desde las vías próximas al barrio Villa del Parque, hasta el cementerio israelí. Actualmente se realizan las obras de arreglo de banquinas y taludes.

Asimismo han sido completados los trabajos de construcción de una playa de estacionamiento para vehículos en el parque Alberdi, la que se habilitará en pocos días más en cuanto se realicen algunas tareas accesorias.

Importante licitación

El Departamento Ejecutivo ha fijado la fecha del 5 de octubre, a las 10, para la apertura de propuestas de una licitación que llamará a los efectos de vender los remanentes de los bienes de la ex empresa tranviaria, consistentes en chassis de tranvías, rieles, durmientes, cobre y otros elementos, como asimismo el material del gran galpón de calle San Jerónimo y Cándido Pujato, desmontado, cuya dimensión es de 3.500 metros cuadrados.

Los rieles incluyen los que están plantados en Blas Parera desde el cementerio hasta el matadero viejo y en Gral. Paz desde Galicia a Javier de la Rosa.

Designación

Ha sido aceptada la renuncia del Sr. José Gabriel Vaseilles como miembro titular del Tribunal Disciplinario, y en su reemplazo se designó al primer suplente Sr. Pedro Capello.

ACTOS CULTURALES

CONFERENCIAS

Helgard Klee. — El viernes, a las 19, en la F. de Ing. Química, sobre: "Alemania". Con diapositivas.
Dr. Juan B. Vázquez. — El 10, a las 18, en el Museo Provincial de Bellas Artes "Rosa Galisteo de Rodríguez", sobre: "Orientación y vocación del preadolescente".
Dr. Marcelo Calimani. — Mañana, a las 19, en el Museo Provincial de Bellas Artes "Rosa Galisteo de Rodríguez", sobre: "El fenómeno migratorio".
Dr. Salvador Dana Montaño. — El 4, a las 18, en el Museo Provincial de Bellas Artes "Rosa Galisteo de Rodríguez", sobre: "La función de los intelectuales en la sociedad contemporánea".
Félix Ramella. — Mañana, a las 18.30, en el Centro Español, sobre: "Fábulas y sátiras". Colabora Silvia Marta Fernández.
Dra. Eulalia Márquez de Milesi. — El 4, a las 21.30 en el C. Odontológico sobre: "Panorama de México". Ilustrado con películas documentales.

EXPOSICIONES

Matías Molinas. — Oleos y dibujos, en el Museo Provincial de Bellas Artes "Rosa Galisteo de Rodríguez". Hasta el 8.
Richard Pautasso. — Dibujos y paisajes, en el local 121 de la galería San Martín.
Juan Batlle Planas. — Pintura, en la librería "Libretex".
Artesanías populares. — Hasta el 4, en el Museo Municipal de Artes Visuales.
Grupo Taller. — Artistas plásticos de la ciudad de Rosario. Inaugura el 8, a las 19, en el Museo Municipal de Artes Visuales.

CURSILLOS

Grate de Cine. — Historia del cine americano. — El sábado, a las 14, en el cine Ideal. Exh. de "El circo" de Chaplin, y cortos cómicos americanos.
Dra. Edelweis Serra. — El viernes, a las 21.30, en San Martín 1968 sobre: "Realización de la persona en las carreras humanísticas". Cursillo de vocación universitaria.
Prof. Mirtha Arlt. — Desde el 7 hasta el 10, de 19 a 20.30, en la Cosmopolita, sobre: "El teatro como fenómeno colectivo".

CONCIERTOS

Agrupación Coral Beethoven. — El sábado, a las 19, en el Paraninfo de la UNL. Concierto de música coral argentina. Dirección de Guicha Alzenberg.
Prof. Elsa Biggs. — Audición comentada, sobre: "Evolución de la música pianística". El sábado, a las 18.30, en el Liceo Municipal.

RECITALES

Beatriz Flores de Coghlan. — El 4, a las 18.30, en el Jockey Club: recital poético.

CINES

Cine Club Santa Fe. — El lunes, a las 21.15, en el cine Santa Fe: "Romeo, Julieta y las tinieblas".

Esteban Echeverría y Bernardino Rivadavia

El día 2 de setiembre une en el recuerdo de la posteridad a dos grandes argentinos: a Esteban Echeverría y a Bernardino Rivadavia, cuyas vidas estuvieron alentadas por el progreso de la patria y ambos murieron lejos de ella, en dolorosa proscripción.

Esteban Echeverría nació en Buenos Aires el 2 de setiembre de 1805. A los veinte años realizó un viaje a Europa y durante cinco años se concentró en el estudio, adquiriendo una sólida formación cultural que le convertirá en maestro de una de las más destacadas generaciones argentinas.

A su regreso en 1830, trae al Río de la Plata las tendencias del romanticismo, escuela literaria a cuyo triunforon... había asistido en el París de Víctor Hugo. Publica "Los Consuelos", "Elvira o la novia del Plata" y una obra fundamental en nuestra literatura, "La Cautiva", origen para muchos de la literatura con raíz propia, nutrida en el paisaje y el hombre de nuestra Argentina.

Pero la obra de Echeverría, siendo tan importante en lo literario, descuella sobre todo en el pensamiento político. Fundador, con Marcos Sastre, del "Salón Literario" disuelto éste funda la Asociación de Mayo en cuyo acto inaugural leyó las "Palabras Simbólicas" que eran los quince grandes puntos en base a los cuales una comisión formada por Echeverría, Juan María Gutiérrez y Juan Bautista Alberdi debía redactar un Código o Credo de la Asociación.

Cuando casi todos los integrantes de la Asociación se vieron obligados a emigrar, Alberdi, el gran discípulo de Echeverría, y al que el país acaba de rendir el homenaje del monumento hace pocos días inaugurado, publicó los originales del Credo en "El Iniciador". Poco después el mismo Echeverría publicó íntegramente el Credo con el nombre que lo ha hecho famoso de "Dogma Socialista". Es ésta una de las primeras aportaciones sociológicas en nuestra patria, un análisis de la vida argentina a través de su historia, una esperanzada visión de lo porvenir superando los odios que la despedazaban y un indicar como fuentes orientadoras a tres conceptos fundamentales: Mayo, Progreso y Democracia.

En plena capacidad intelectual a los cuarenta y cinco años, en enero de 1851 murió en Montevideo y sus restos no han podido ser encontrados para ser repatriados a suelo argentino.

Bernardino Rivadavia murió el 2 de setiembre de 1845 en Cádiz, luego de haber vivido jornadas de proscripción en la Banda Oriental y en el Brasil. Nacido en Buenos Aires en 1780 combate heroicamente contra los ingleses, asiste al cabildo abierto del 22 de mayo donde vota contra Cisneros, aparece por primera vez en la vida pública en 1811 al ser creado el Primer Triunvirato y será el hombre fuerte de este ejecutivo colegiado. Señala ya su espíritu progresista con importantes decretos que anticipan su fecunda labor como ministro de gobierno de Martín Rodríguez, implantando las famosas reformas rivadavianas. En 1826 fue elegido Presidente de la República en momentos de tremenda responsabilidad cuando el país estaba en guerra con el Imperio del Brasil. En junio de 1827 renunció a la alta magistratura, en una renuncia que es un ejemplo de dignidad, hasta "demorado semillas de lento y fuerte brotar", por eso a través de los años se recogen aun frutos de la gran memoria civilizadora de este argentino que ha sido llamado "El Estadista Profeta".

A. Tur Oliver

Temas gramaticales

Corrección y propiedad de lenguaje

Tarea ingrata es la del crítico. No se premia ni tan siquiera se agradece, antes al contrario, el crítico más imparcial se ve malquistado con infinidad de figurantes, figurones y figurines de la sociedad. Y si fuera cierto que la Argentina es, según el decir de un filósofo del siglo, una nación en la que los habitantes están siempre a la defensiva, se comprendería perfectamente que la crítica más constructiva y mejor intencionada no suele ser recibida con algún recelo.

Por esa hipotética susceptibilidad general y además porque sería contraproducente hacerlo de otra manera, vamos a seguir el consejo de nuestros mayores, que de tanto en tanto nos repetían que "se puede decir el pecado, pero no el pecador".

En un diario porteño de brillante trayectoria se deslizó no ha mucho una falta garrafal. Pero insistimos en que no vamos a decir el pecador porque no merece el que se lo haga blanco de burlas y desconsideraciones. El diario de marras figura entre los primeros de la República y une a su labor indiscutiblemente meritoria el honor de haber sido fundado por un prócer de la más pura argentinidad. Pues bien: en tan ilustres columnas el día 15 del mes anterior y en letras titulares se decía: "Dos automóviles chocan e hieren a una transeúnte". Aquí el error es mayúsculo, como verán los alumnos de Castellano. Porque se cambia la "y" por "e" cuando la palabra siguiente empieza con "i" o "hi" ("padre e hijo"), pero esta "i" no ha de formar diptongo. Así se escribe "cobre y hierro". Se comprende esto porque en el diptongo creciente "ie" la primera letra es semivocal y semiconsonante, lo que se hace más evidente en las dos grafías correctas: "hierba" y "yerba". En el caso de "yerba" la "y" es consonante completa, y lo es siempre que va seguida de vocal.

Hay otros casos en que la "y" se mantiene aunque empiece la palabra siguiente por "i" o "hi", pero no estamos en el aula para entrar en tantos detalles.

No tan lejos como Buenos Aires se edita un diario que con fecha 5 de agosto último publicó la principal noticia del día, en primera plana, sobre la muerte del ministro economista Dr. Eugenio Blanco, y decía como subtítulo que tal deceso "tuvo gran repercución". Como "persecución" va con "c" y tantas otras palabras terminadas en "ción", cuesta familiarizarse con la idea de que "percusión" y "repercusión" llevan "s". Pero de nada hay que extrañarse porque lo que se escribe pasa por muchas manos antes de publicarse y luego las cabezas se cansan de leer tantas cosas heteróclitas, difusas e insulsas junto a pensamientos de "anormal" profundidad y de esta manera sucede que la atención del sacrificado corrector se debilita y entonces hacen su entrada furtiva los gazapos y las incoherencias. Por ello, sobre todo en los títulos, es medida de prudencia la intervención de dos o más personas en la corrección de los mismos.

Como postre de este menú gramatical, enfoquemos una cuestión terminológica, porque de un tiempo a esta parte ya molesta ver fotos con individuos que son registrados por soldados o policías y se dice que son "requisados o palpados de armas". Sería hora ya de emplear la palabra propia castellana, que es "cachear". Voz que no registra más que una acepción en el diccionario académico, en donde se lee: "Cachear: registrar a gente sospechosa para quitarle las armas que pueda llevar ocultas".

Hablar con propiedad y corrección es cosa a la que siempre hay que aspirar aunque nadie pueda nunca cantar total victoria. Pero entre los que quieren mejorar están los que mejoran. Claro que eso de "cachear" se parece tanto al arte porteño de "cachar", que muchos no desearán emplear la palabra propia y preferirán mantenerse en sus trece y seguirán diciendo "requisar o palpar de armas". ¡Allá ellos!

No hay peor sordo que el que no quiere oír. No son pocas las voces humanas condenadas a clamar en el desierto. Pero no olvidemos que el idioma castellano tiene su dignidad y sus fueros. Para que sirva cumplidamente a nuestras necesidades materiales y culturales hay que tratarlo con respeto y consideración. De lo contrario hablaremos y escribiremos mal con todas sus consecuencias para un pueblo que aspira a ocupar su puesto de honor en el mundo.

Cámara de Comerciantes de la Carne

La venta de pescado

Mañana a las veinte se realizará una reunión convocada por las autoridades de la Cámara de Comerciantes de la Carne de Santa Fe, a efectos de tratar lo relacionado con la autorización acordada para la venta de pescado en las carnicerías.

Inauguran mañana la muestra industrial de la Sociedad Rural

De acuerdo con lo oportunamente informado, mañana a las 18 será inaugurada la sección industrial, correspondiente a la 38a. Exposición Nacional de Ganadería e Industrias de la Sociedad Rural de Santa Fe.

El acto se realizará en el pabellón de industrias de la entidad y en la oportunidad pronunciará el discurso inaugural el vicepresidente del organismo, Dr. Luis Alberto Candioti.

Cabe señalar que son numerosas las empresas que exponen sus productos en esta muestra, habiéndose colmado la capacidad del mencionado pabellón, como así también de los espacios al aire libre destinado a tal fin, alcanzando así la exposición, en lo que a industrias se refiere, una relevante importancia.

Durante todo el día de hoy, se ha trabajado intensamente en la preparación de los stands, algunos de los cuales llaman poderosamente la atención por la originalidad de su concepción.

Entrada de animales

Ya son numerosos los productores de las distintas razas que han tenido entrada, tanto en lo que hace a bovinos, como lanares, equinos y porcinos, habiendo trabajado intensamente en este aspecto, los correspondientes jurados de admisión.

También en la sección aves se ha iniciado la llegada de los productos inscriptos, debiéndose destacar que, como ya se ha informado, el total de inscriptos tanto en aves como en las distintas razas bovinas, ha superado con holgura lo registrado en años anteriores.

Dr. Luis M. Niklison

Su fallecimiento



Una mesura de ánimo que trascendía y se imponía por acción de presencia, fruto de su ecuánime actitud ante la vida y la gente, configuró el perfil espiritual del Dr. Luis María Niklison, fallecido anoche a los 73 años de edad.

Severo para consigo mismo, disciplinado en su vocación hasta la austeridad, de penetrante participación clínica con quienes acudían a él en procura de alivio para esa compleja incógnita que altera la delicada armonía del ser humano y a la que llamamos enfermedad, el Dr. Niklison administró el arte de curar con la entrañable sapiencia de aquellos médicos de familia que se anticiparon con creces a la hoy denominada medicina psicosomática.

Provenía de una familia cuyas raigambres se hallan enlazadas con la historia santafesina. Y es en esas fuentes de la sangre donde debe hallarse la explicación de que renunciara al brillo de un porvenir que se le brindaba muy cierto en Buenos Aires, en cuya Facultad de Medicina obtuvo su diploma en 1913, después de haber cursado el bachillerato en el Colegio de la Inmaculada y en el Colegio Nacional de Santa Fe, adonde regresó en 1913 para abrir su consulta e iniciarse en el quehacer hospitalario. En sus "ocios dedicados al laboratorio" —como él mismo los calificara al visitarlo nuestro diario, con motivo de cumplir cincuenta años de profesión— descubrió la presencia de la uncinariasis o ankilostomiasis en nuestra provincia, empeñándose de inmediato en una campaña sanitaria que fue precursora de otra llevada a cabo después en el ámbito nacional. Años más tarde la frecuentación investigativa le depararía otro "hallazgo": la pelagra, que comenzaba a sentar sus reales en la Argentina, y a la que dedicó varias publicaciones.

Los viajes a Europa lo pusieron en contacto con la ciencia médica del Viejo Mundo, suscitándole un particular interés los avances de los maestros alemanes. Consciente de su responsabilidad para con los demás, trasladó sus conocimientos desde la cátedra, siendo profesor por más de 30 años en el Colegio Nacional y Escuela Normal; y médico de los hospitales de Caridad, Italiano e Iturraspe. Consagrado de lleno a la medicina, no por eso se mantuvo lejos de la evolución política. Era un hombre de su tiempo. De allí que en 1933 se desempeñara con entusiasmo en la convención constituyente municipal que, de acuerdo a la Constitución de 1921, sancionó la carta orgánica del municipio de Santa Fe. Y por eso también más de una vez las instituciones le llamaron como consejero, habiendo presidido el Club del Orden y otras entidades representativas.

En los altos años de su vida el Dr. Niklison no abandonó ni un instante la senda que se había trazado. La puerta de su consultorio siguió abierta hasta hace pocos meses y hasta no hace mucho sus enfermos siguieron recibiendo el beneficio de su experiencia y su acierto de clínico. Al morir ahora, deja un legado de honor para sus hijos y nietos y un gran ejemplo para la medicina de Santa Fe.

Adhesiones al duelo

La dirección de la Escuela Normal "Gral. San Martín" ha dado a conocer una resolución adhiriendo al fallecimiento del Dr. Luis Niklison, ex profesor y ex médico del establecimiento y disponiendo rendir homenaje de despedida de sus restos en el local de la escuela, con asistencia del personal y alumnos, oportunidad en que hablará la profesora Srta. Emma Guastavino. Además se designó a una comisión de profesores y miembros de la Asociación Cooperadora, para que asistan al velatorio y sepelio de sus restos, disponiéndose asimismo el envío de una ofrenda floral.

Una delegación de ediles uruguayos visitará Santa Fe

Fueron declarados huéspedes de honor

Como se ha informado, mañana visitará esta capital una delegación de ediles uruguayos y de la capital federal, por cuyo motivo el Concejo Municipal ha preparado varios actos, entre los que figura una sesión especial a las 16.30 en honor de los visitantes.

Por su parte, el Departamento Ejecutivo ha dictado un decreto por el cual declara huéspedes de honor a los concejales que nos visitarán, y el intendente, Sr. Ramón Lofeudo, ha cursado una nota de salutación al Sr. Norberto Faraco, presidente de la Junta Departamental de Montevideo, en la que se excusa de asistir a los actos de agasajo que se les ofrecerán mañana y les comunica que ejercerán su representación el secretario de Hacienda, Sr. Manuel Alonso Sánchez, y el subsecretario de Cultura y Acción Social, Sr. Eduardo Coronel Sily.

La llegada de los ediles

Se calcula que los ediles uruguayos y bonaerenses llegarán a las 14 al control caminero de Boca del Tigre, donde serán recibidos por autoridades del Departamento Ejecutivo y los secretarios del Concejo Municipal. De allí se trasladarán al Palacio Municipal, en visita protocolar, y luego se realizarán actos de homenaje a los generales San Martín y Artigas, en la plaza que lleva el nombre del Libertador y plazoleta Blandengues, respectivamente, cosa que tendrá lugar alrededor de las 15.30. Luego visitarán de nuevo la municipalidad para saludar al intendente, después se realizará la sesión especial en el Concejo y finalmente, a las 18.30, los visitantes serán agasajados con un lunch en el Jockey Club.

El presidente del Concejo Municipal invita a la población en general y en particular a la colectividad uruguaya a concurrir a estos actos.

Se reunirá el Consejo Nacional de la Cámara Junior en esta ciudad

El 20 del mes en curso se realizará en ésta la tercera reunión del consejo directivo de la Cámara Junior de Argentina.

Asistirán delegados de las 76 Cámaras Junior existentes en el país, funcionarios nacionales, y prometió su asistencia el vicepresidente internacional para el área sudamericana, y ex presidente de Cámara Junior de Argentina, Sr. Augusto Lapeyre. En la reunión, que se efectuará en el Ritz Hotel, se hará un balance de la actividad desplegada por el movimiento en todo el país, y se considerará todo lo relativo al próximo congreso mundial a celebrarse en Oklahoma (EE.UU.).

Periodismo

Visitan la ciudad de Santa Fe periodistas de la revista "Caritas"

La revista "Caritas" Argentina, publicación de Fraterna Ayuda Cristiana, acaba de dar a publicidad su sexto número, entre cuyo material de lectura cabe destacar una nota dedicada a la provincia de Entre Ríos, que abarca su desarrollo industrial, comercial y cultural y donde se da preferencia a las obras del túnel subfluvial que unirá Paraná con Santa Fe. Esta publicación, que dirige el señor Benjamín Ereño Durán, de 64 páginas ilustradas a todo color, trata problemas de actualidad y que afectan a la vida del país en sus aspectos más variados.

Esta mañana visitaron nuestra redacción los señores Saúl B. Nieto Díaz de Vivar, director de promoción; Roberto Porcile y Claudio Rubén Tagini, representantes. Están en nuestra ciudad con el propósito de recoger antecedentes y referencias relacionados con el desenvolvimiento económico y cultural de la provincia de Santa Fe, destinados a una nota similar a la que dedicara a la provincia de Entre Ríos. A este fin entrevistarán a las autoridades del gobierno, de la Universidad Nacional del Litoral y de otros institutos educacionales, industrias y entidades culturales de nuestro medio.

El catastro de recursos y servicios para la salud se hará coordinadamente con la Nación



El ministro de Salud Pública y Bienestar Social de la provincia, Dr. Wilfredo Miró Plá y el subsecretario de la cartera Dr. Luis M. Spina, con funcionarios nacionales, provinciales y representantes de las entidades de médicos durante la reunión de prensa

En el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social se efectuó esta mañana una reunión de prensa para informar sobre el catastro de recursos y servicios para la salud que se iniciará a fines de este mes o principios de octubre en esta provincia en acción coordinada con la Nación.

Asistieron a la reunión el titular de la sanidad provincial, Dr. Wilfredo Miró Plá; el subsecretario de la cartera, Dr. Luis M. Spina; el Dr. Jorge Oscar Badaracco, director de Medicina Sanitaria del Ministerio nacional de Asistencia Social y Salud Pública; su colaborador técnico, Dr. Miguel Angel Raus; el delegado sanitario federal en Santa Fe, Dr. Romeo Cáceres; el director y subdirector de Medicina Asistencial de la provincia, Dres. Emilio Moreno y Orlando Spagni; el presidente del Colegio de Médicos de la primera circunscripción, Dr. Saúl T. De Azcuénaga; el presidente de la Federación Gremial Médica, Dr. Carlos Steltzer; el titular de la Sociedad Médica, Dr. José M. Pardo, y otros profesionales y funcionarios.

Alcances del catastro

En primer término el Dr. Miró Plá señaló que el catastro abarcará a entes nacionales, provinciales y municipales e institutos privados, siendo una tarea que "requiere tiempo y esfuerzo". Agregó que la parte ejecutiva estará a cargo de la provincia y destacó que es una tarea coordinada con la Nación. Dijo luego que hay problemas de sanidad que superan los límites geográficos de las provincias y finalmente señaló que la prensa puede dar una gran ayuda con la difusión de estos propósitos.

El Dr. Badaracco expresó a continuación, que el catastro tiene dos objetivos, uno a corto plazo, que es el saber con qué recursos para defensa de la salud se cuenta en el país, como asimismo datos fidedignos sobre recursos humanos y materiales en esta materia. El objetivo a largo plazo es llevar a la práctica el plan nacional de la salud. Este contemplará todos los aspectos inherentes a promoción, recuperación y prevención de la salud. Los equipos de la Nación intervienen en todas las provincias para asegurar una recopilación de datos uniformes en todo el país. Trabajarán en esta provincia quince equipos compuestos por dos personas, para censar los 700 establecimientos sanitarios de Santa Fe, esperándose completar el catastro en un plazo de veinte o treinta días.

Estos equipos, agregó el Dr. Badaracco, trabajarán cuatro por cada circunscripción de la provincia, realizando el catastro en localidades del interior. En cuanto al resto se dividirá entre Santa Fe y Rosario.

Dijo a continuación que una vez llenadas las planillas, el tabulado mecánico se efectuará en la capital federal y se espera tener para fin de año finalizada esta tarea en todo el país.

Ante una pregunta respondió que en esta materia hay un solo antecedente, de 19..., en que se trató de realizar un catastro enviando las planillas por correo, pero el resultado fue desfavorable y no hubo datos reales.

Señaló el Dr. Badaracco que un catastro de esta importancia es el primero que se realiza en Latinoamérica y observó que las autoridades sanitarias de EE.UU. se han interesado solicitando el envío de las planillas a utilizar. Asimismo destacó que la Oficina Sanitaria Panamericana —coordinadora de salud pública para toda América— se halla muy interesada en este operativo que desearía se aplicase en toda Latinoamérica, como un valioso acopio de datos en defensa de la salud de la población.

Dijo después que con estos datos se podrá encarar al seguro de la salud sin improvisaciones, y que actualmente se trabaja en Buenos Aires muy seriamente en esta cuestión.

Finalmente el Dr. Romeo Cáceres señaló que comprometía todos sus esfuerzos para que el operativo lograra el éxito que merece por tratarse la salud de la primera prioridad que el gobierno debe considerar.

A beneficiarios de la ley 4349 pagarán en la Caja de Ahorro

A partir de mañana se pagará el bimestre junio-julio a los beneficiarios de la Caja Nacional de Previsión para el personal del Estado, ley 4349.

Dichas tareas se cumplirán en el horario de 7.30 a 12 y 30 en la agencia local de la Caja Nacional de Ahorro Postal.

Por su parte, el Banco Provincial de Santa Fe comunica que a partir de mañana y hasta el miércoles próximo inclusive, se pagarán los haberes por el mes de julio de 1964 a retirados y pensionados militares.

Los citados pagos se efectuarán en horario habitual de 8 a 11.

El Consejo de Escuelas Privadas ha adherido al "Día del Agricultor"

El presidente del Consejo General de Establecimientos Privados de Enseñanza, Dr. Alberto Molinas (h), ha dado una resolución por la que adhiere al mismo a los actos programados en Esperanza en celebración del "Día del Agricultor", e invita a concurrir a los mismos a los miembros del citado organismo.

Se autoriza asimismo la concurrencia de delegaciones de alumnos de 4°, 5° y 6° grados de las escuelas privadas de la zona, con sus respectivos abanderados, a la concentración que se realizará el próximo lunes a las 10 al pie del monumento a la Agricultura, donde se rendirá homenaje a los colonizadores. El mismo día se declara asueto a partir de las 15.30, para todas las escuelas de la ciudad de Esperanza que dependen del citado Consejo, para facilitar la concurrencia de personal docente y alumnos a los actos a efectuarse.

Finalmente en la resolución de referencia se recuerda que debe cumplirse con el dictado de clases alusivas conforme a lo establecido en el calendario escolar.

Será pavimentado el camino de acceso a Carmen (Gral. López)

En su reciente gira por el sur de la provincia, el ministro de Obras Públicas Dr. Luis A. Romero Acuña, y el interventor de Vialidad, visitaron la localidad de Carmen, departamento General López, donde se efectuó una asamblea popular para considerar la pavimentación del camino de acceso a la localidad, ilustrando el Dr. Romero Acuña a los vecinos la forma de poder llevar a cabo la obra, con el aporte del 40 por ciento en dos etapas corriendo la Dirección de Vialidad con el 60 por ciento restante.

SE PUBLICO EL DIA...

2 de setiembre de 1929

En una destacada nota central se ocupaba el diario de la represión del curanderismo en el territorio provincial, y expresaba que las autoridades policiales venían actuando en tal sentido con gran espíritu de responsabilidad, y de acuerdo con los medios a su alcance. "Es el curandero un individuo peligroso —añadía— porque está en sus manos la vida de las personas, y además de ello es un negocio repudiable porque lucra con la buena fe del prójimo".

—Una información de nuestro medio consignaba que como consecuencia de la sequía reinante en la provincia, no experimentaba mejoras la situación de los cultivos y campos de pastoreo ubicado en La Capital, Las Colonias y San Javier.

—Desde el exterior, un despacho procedente de Ginebra daba cuenta de que ese día había iniciado sus deliberaciones la décima asamblea de la Liga de las Naciones, bajo la presidencia del príncipe Foroughi representante de Persia.

—Otro cable fechado en Nankín, expresaba que se consideraba inminente la firma de un acuerdo ruso-chino.

2 de setiembre de 1939

—Informaba el diario que de acuerdo con cifras estadísticas dadas a publicidad por el Ministerio de Agricultura de la Nación, por conducto de su Dirección de Frutas, la aplicación del decreto relacionado con la reglamentación y el comercio de frutas desecadas había arrojado hasta la fecha excelentes resultados para consumidores y productores, registrándose un mejoramiento en la calidad de los productos que se comercializaban, y un aumento considerable en la demanda.

—Desde el exterior, un cable fechado en Londres daba cuenta de que extraoficialmente había trascendido en dicha capital que los gobiernos de Gran Bretaña y Francia habían recibido confirmación de Angora acerca de que Turquía no integraría el "eje" con Alemania e Italia.

—*NUESTRO EDITORIAL.* —*Comentaba el caso de un inculpado por la presunta comisión de un delito previsto por el Código Civil, el cual después de permanecer detenido por espacio de treinta días había sido dejado en libertad porque no se pudo comprobar su culpabilidad. "Este hecho —agregaba— actualiza el problema de que es imprescindible reformar nuestra deficiente legislación procesal para terminar con tales injusticias, que contradicen el principio de equidad y salvaguarda del derecho personal de no ser penado si no ha existido delito". "Corresponde a la Legislatura —añadía— dictar leyes, pero leyes justas y claras, para que hechos como el indicado no se repitan".*



SEGUNDA SECCION

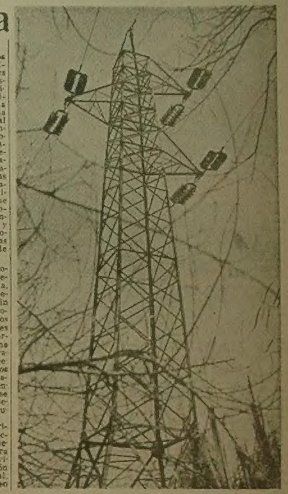
EL LITORAL

SANTA FE, miércoles 2 de setiembre de 1964

Electrificación, caminos y escuelas, bases indispensables para la reactivación del centro y norte de nuestra provincia



El tractor y el arado, signos primeros y esenciales de la mecanizacion y tecnificación agraria que necesita, para alcanzar su verdadera trascendencia, la creación de escuelas tecnicas y rurales que capaciten a los hombres de campo en esta nueva etapa de su labor productora



DURANTE muchos años la división de nuestra provincia en dos zonas perfectamente diferenciadas —sur y norte— fue algo más que un antagonismo localista. Razones geográficas, climáticas, geológicas, históricas e incluso políticas concentraron en el sur el potencial productivo, la explotación agropecuaria y el dinamismo aportado por intensas corrientes inmigratorias. Mientras el agreste monte norteño sólo conocía la picada abierta a machete en busca de su riqueza taninera, el sur se surcaba de caminos, diversificaba su producción agraria, daba pie a las primeras industrias, crecía y se multiplicaba en núcleos urbanos de sólido progreso y productivas zonas rurales que encontraban su puerta natural en los activos muelles del Paraná. El centro, zona de transición, participaba en gran medida del atraso norteño. Salvo la rica zona del oeste, cerealista y lechera, a pocos kilómetros de la capital, y en toda la extensión de la zona de la costa se iniciaba ya esa "otra" provincia olvidada que terminaba en los límites montaraces del Chaco.

Hace unos años, al agotarse prácticamente el quebracho y perder importancia el tanino en el mercado internacional, reemplazado por sucedáneos químicos, la paulatina paralización de la producción forestal fue poniendo de relieve el drama socio-económico que vivía un vastísimo sector de nuestra provincia. La reactivación del norte se transformó así en infaltable bandera de campañas electorales y en preocupación fundamental de los gobiernos. El levantamiento de alguna instalación forestal llegó a ser tema de la polémica callejera; mucha gente comenzó a advertir que la provincia no terminaba en San Justo y el norte, ese norte inmenso y dormido, inició un despertar todavía vacilante, todavía indeciso, basado en el reclamo incesante de sus hombres.

La reactivación del norte y centro de Santa Fe ya no es una bandera ni un postulado, sino una realidad, una necesidad incontrastable que ha comenzado a concretarse merced a una adecuada política de desarrollo y al esfuerzo constante y cotidiano de sus pobladores. Día a día el norte crece y se dinamiza, busca nuevas fuentes de producción, reclama mejoras de todo orden, se hace presente con su aporte en el devenir de la provincia. Su desarrollo, su incorporación definitiva a la vida y el progreso de la comunidad santafesina es un mandato imperioso y un acto de justicia. Pero son todavía muchos los problemas a solucionar, muchos los años de olvido y atraso que pesan sobre ese inocultable deseo de civilización y de progreso. Hay miles de hectáreas sin explotar, muchas localidades sin electricidad, sin agua potable incluso; hay cientos de kilómetros de rutas de tierra que se tornan intransitables con las lluvias; hay materias primas que están esperando la instalación de industrias en las propias zonas de producción; hay hombres que no consiguen trabajo y jóvenes que deben emigrar para proseguir sus estudios.

Existe, en definitiva, un complejo de problemas interconectados que no pueden solucionarse con paliativos aislados, sino merced a una planificación de desarrollo integral y concreta. Entendemos que tres son los factores fundamentales de ese desarrollo, sin los cuales ninguna otra medida de reactivación podrá alcanzar verdadera trascendencia: electrificación, caminos y escuelas. Esta trilogía disímil es en nuestro tiempo la base del progreso de los pueblos, la piedra de toque del desarrollo, del comercio, de la industrialización; la civilización, en suma, de la comunidad contemporánea.

Justo es reconocer que mucho es lo que se ha hecho en ese sentido —sobre todo en los últimos años— en las zonas centro y norte de la provincia. Pero es cierto también que es mucho lo que queda por hacer, sobre todo previendo las necesidades de su futuro incremento. Creemos que un somero análisis de las realidades, planes y necesidades de esa zona provincial en estos tres aspectos puede ser de sumo interés para una mejor apreciación del problema y para dar una pauta de sus proyecciones y alcances.

Electrificación

Sería ocioso insistir en la importancia del fluido eléctrico en la vida moderna. Nervio impulsor de la técnica y de la industria; conductor imprescindible de los medios de comunicación y de expresión; base del confort hogareño y el progreso edilicio; adquiere fundamental trascendencia en la radicación de industrias, la tecnificación del agro y el desarrollo de las comunidades urbanas y rurales; al punto que no se concibe la existencia de núcleos humanos que carezcan de esta elemental fuente de energía. Nuestra provincia tiene, prima facie, una muy buena red de electrificación en constante aumento, gracias a la labor que cumplen tanto Agua y Energía Eléctrica como la Dirección Provincial de Energía. Varias usinas y numerosas centrales Diesel, con una extensa red de interconexiones, proporcionan electricidad a la gran mayoría de la población santafesina, pero existen todavía —sobre todo en los departamentos Vera y General Obligado— numerosas poblaciones que carecen en absoluto de fluido eléctrico y una eventual tecnificación de las zonas rurales o industrialización de los centros urbanos del centro y norte provincial tropezaría con problemas energéticos emergentes de la poca potencia de algunas centrales, de la necesidad de alternizar otras y de la falta de líneas que transporten la corriente.

En ese sentido la Dirección Provincial de Energía encara actualmente un vasto plan, ya es realización, que tiende a reemplazar los servicios existentes en el norte —pequeñas usinas locales— por líneas de alta tensión con centros de alimentación en centrales ubicadas en Villa Ocampo, Reconquista, San Justo, San Cristóbal, San Guillermo, Ceres y Tostado; mientras que los servicios de la zona centro serán paulatinamente reemplazados por líneas de alta tensión de 132 y 33 Kv. a ser alimentadas desde la interconexión Santa Fe - Rosario - San Nicolás y algunas usinas Diesel de importancia.

Las obras que actualmente tiene en ejecución el organismo provincial en la zona centro - norte, son las siguientes: **Central San Guillermo y sistema de alta tensión de 13,2 Kv. San Guillermo - Suardi - Villa Trinidad - Arrofo - Colonia Rosa**, con una longitud total de la línea principal de 54 kms., ramales de 13,7 kms. de San Guillermo a Colonia Rosa y derivaciones para electrificación rural por un total de 35,4 kms. La central consta de tres grupos electrógenos G.M.D. Fiat, dos de ellos de 480 HP. y el restante de 920 HP. **Red de distribución eléctrica y central Diesel en Villa Ocampo**, instalando dos grupos G.M.D. y una red primaria de 4.900 ms. con una subestación elevadora y 6 subestaciones aéreas; a habilitarse en octubre. **Sistema de alta tensión Ceres - Hersilia - La Rubia** de 13,2 Kv. con una longitud de 31 kms., a habilitarse en setiembre y completarse (red Hersilia) en enero de 1965. **Central Diesel eléctrica y red de distribución en Tostado**, montando dos grupos Fiat de 480 HP. y una red primaria de 2.100 ms., a habilitarse en setiembre. **Instalación de dos grupos electrógenos y red de baja tensión en Villa Guillermina**, de 112 Kv. cada uno, cuya habilitación se prevé para diciembre.

A esto hay que sumar varias obras realizadas y en realización por el sistema de cooperativas con préstamos y asesoramiento de la dirección, tales las de Helvecia, Calchaquí, San Javier, Nuevo Torino, Romang, Intiyaco, etc.

Por su parte, Agua y Energía encara la instalación de una nueva central de 5.200 Kv. en Reconquista, cuyas obras civiles ya están en ejecución; un nuevo grupo generador en Jobson (Vera); una nueva central de 1.070 Kv. en San Justo, y un nuevo grupo electrógeno en San Cristóbal, entre otras obras, lo que configura una activa ampliación y renovación de la capacidad energética del centro y norte de nuestra provincia.

Caminos

A despecho de su sólida consistencia material, el asfalto constituye algo así como un elemento mágico, que dinamiza a su solo conjuro regiones enteras y da nueva vida a comunidades aparentemente dormidas. Claros ejemplos sobre esta fundamental importancia del asfalto son los de la pavimentación, hace unos años, del tramo San Justo-Reconquista de la ruta nacional No. 11, o la reciente habilitación del camino de la costa. Este segundo factor de nuestra trilogía del progreso es quizás el más importante, ya que por él adquieren validez los otros dos al posibilitar la rápida y permanente comunicación, el transporte de las materias primas, el tráfico comercial y todo lo que implica la existencia de una red vial eficiente y extensa, que conecta las comunidades rurales entre sí y, a su vez, con los grandes centros de producción y consumo.

El camino, el pavimento, ha sido en los últimos años la principal preocupación y la más ardiente gestión de los hombres representativos de las diversas localidades y regiones del centro y norte de la provincia. Basta repasar la crónica y la información periodística para comprobarlo. Por licitación, administración directa o a través de comunas y cooperativas, Santa Fe viene realizando una gran campaña de pavimentación, rubro que la destaca en el concierto nacional, pero en el que mucho queda todavía por realizar.

Tomando los departamentos claves de nuestra encuesta del centro- norte, que corresponden a las zonas viales I (Reconquista), II (San Cristóbal), III (Rafaela), IV (San Javier) y VIII (Vera), advertimos que existen sólo 446 kilómetros de rutas provinciales pavimentadas, sobre aproximadamente 7.400 kms. de rutas de tierra. Por su parte, Vialidad Nacional posee, para la misma región, 742 kilómetros de pavimento, concentrados fundamentalmente en las rutas a Reconquista y Rafaela.

La Dirección Provincial de Vialidad tiene actualmente diversas obras en ejecución, en las rutas Nos. 32, 13, 83-s, 93-s, 62 y el camino interprovincial Mojón de Hierro-El Cuadrado, por convenio con Santiago del Estero. A ejecutarse se contemplan las rutas Nos. 30 (tramo Los Amores-Ruta 91-s.), No. 36 (Jobson-Tostado) y No. 81 (San Justo-Saladero Cabal), a lo que hay que sumar la constante labor de Vialidad Nacional en el mismo sentido; las rutas de importancia recientemente terminadas y los 20.000 kilómetros de caminos vecinales que se realizan por coparticipación comunal y consorcios.

Escuelas

Los datos y cifras aportados pueden dar una idea de lo que existe y lo que se está haciendo en los departamentos del centro y norte en materia de electrificación y caminos; dos factores que citamos como fundamentales para la consecución de la tan deseada y necesaria reactivación de esa extensa zona de nuestra provincia.

Llegamos ahora a un tercer elemento vital: la escuela, menos aprehensible a través de números y estadísticas por lo que tiene de calidad espiritual y de íntima resonancia en la conformación del individuo y la sociedad.

La escuela santafesina se ha enorgullecido siempre —y con razón— de su puesto de vanguardia en la educación argentina. Maestros y maestras santafesinos se han sacrificado día a día por llevar el alfabeto y la educación a las regiones más inhóspitas de la geografía provincial. Los principales centros urbanos cuentan con institutos secundarios que canalizan la vocación de la juventud de sus zonas de influencia y, aunque existen deficiencias y carencias, es indudable que se cumple en nuestra provincia una excelente obra docente, eficaz, idónea y actualizada, sobre todo en lo que hace al cuerpo vivo de nuestro magisterio. Esta afirmación es válida, principalmente, para la educación primaria y secundaria tradicional (normal, comercial y bachillerato); pero al encarar un plan de reactivación socio - económica como el que comentamos, la enseñanza adquiere una nueva dimensión como factor conformador del material humano que ha de llevarlo a la práctica y hacerle alcanzar sus últimas consecuencias. Es, entonces, necesario crear institutos de enseñanza que preparen al individuo para desempeñarse en su medio, capacitándolo y especializándolo en las tareas agrarias y las ramas de la industria que han de aplicarse a la reactivación y desarrollo de su región, sin que sea menester que un joven, nacido y educado en la zona, deba trasladarse a otra ciudad —o incluso otra provincia— para perfeccionar conocimientos que ha de aplicar en las mismas regiones de donde procede. La carencia de tales institutos de capacitación, digamos funcional, crea dos graves problemas a la juventud de estos sectores rurales: o bien la falta de medios económicos les impide trasladarse y de esta forma se frustra su posibilidad profesional y se inhibe su capacidad de aporte a la comunidad en la medida de sus condiciones; o bien, al trasladarse a los grandes centros universitarios o metropolitanos se desarraiga y desvía su interés por los problemas regionales. Como contraparte, la naciente tecnificación o industrialización de las zonas afectadas, se ve frenada por la carencia de técnicos y especialistas aptos, que debe importar desde otras zonas más desarrolladas, nunca en el número suficiente y siempre sin el necesario conocimiento de los problemas y circunstancias propios de esa región.

Como corolario, en el problema educacional, es necesario incrementar, sin duda, la enseñanza primaria y secundaria para que llegue sin excepción a todos los rincones de la provincia y a todos los sectores sociales; pero es también de principal importancia habilitar en la zona que nos ocupa, escuelas agrarias, granjas, escuelas - talleres, institutos especializados e incluso universitarios, para que la juventud encuentre la forma de capacitarse para mejor servir a ese desarrollo por el que han luchado sus mayores.

Sólo de esta forma, la trilogía que citábamos —electrificación, caminos, escuelas— alcanzará su verdadera dimensión y tendrá real vigencia en esa reactivación del centro - norte provincial, que es ya una realidad en marcha.

INDUSTRIA SANTAFESINA: FACTOR DE PROGRESO Y PROMESA DE FUTURO

El momento histórico en muchos pueblos del mundo, cuando pasaron de campesinos y artesanos primitivos a industriales incipientes, fue, en repetidas oportunidades, acompañado de profundas transformaciones políticas, económicas y sociales, es decir, paralelo a una verdadera revolución, a un cambio más o menos violento de estructuras.

Nuestro país, de innegable origen casi exclusivamente pastoril, vivió ese momento histórico sin violencias, como resultante de una natural evolución, que llevó primero a las industrias y artesanías de productos derivados de la actividad agropecuaria, para ir luego —un poco desordenadamente, sin un planeamiento adecuado— hacia la industria manufacturera mayor, hacia la industria llamada pesada.

Este proceso, para bien de todos, no ha sido excluyente de la continuidad de las tareas productivas de carnes y granos —que siguen siendo las principales— las que no solamente nos han significado bienestar y progreso, sino que han prestigiado y renombrado a lo argentino en todo el orbe.

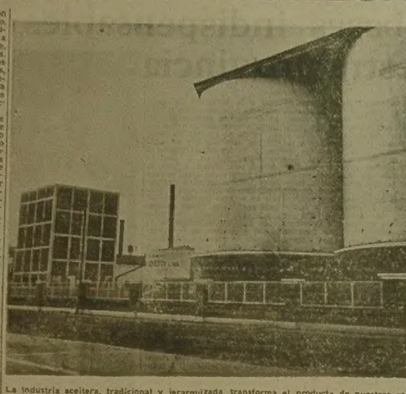
En Santa Fe

La señalada evolución nacional ha sido similar en ésta nuestra provincia de Santa Fe, donde donde cabe, no obstante, destacar una vez más, la apreciable diferencia que se ha observado en los distintos sectores provinciales, en especial en lo que hace a las zonas sur y norte.

No por harto conocida puede dejar de mencionarse la circunstancia de que la zona sur nuclea —por la decisiva influencia de Rosario y sectores colindantes— a la mayor cantidad de industrias de la provincia. De un total de 19.175 establecimientos empadronados en el censo de 1960 —últimos datos estadísticos oficiales completos que se poseen—, 11.850 industrias estaban radicadas en los siete departamentos que forman el sur provincial, mientras que en los restantes, doce departamentos del centro y norte, sólo había en el año apuntado 7.325 establecimientos.

También muy ilustrativas de lo apuntado son las cifras que indican el personal ocupado en actividades industriales. Para toda la provincia —siempre en 1960— 155.563 personas, correspondiendo 103.995 a los ya citados departamentos del sur, mientras que en el centro y norte sólo trabajaban 51.568 personas.

Lógicamente, estos valores han sufrido una bastante pronunciada modificación desde



La industria aceitera, tradicional y jerarquizada, transforma el producto de nuestras cosechas en derivados de elevada calidad

la fecha en que se los obtuvieron, en 1960, hasta los días que corren, pero de cualquier manera son siempre ilustrativos de la situación.

Significado de la industria

Normalmente, y para la gran mayoría del público, el solo enunciado de la palabra industria significa identificarla con grandes establecimientos que ocupan a cientos, cuando no a miles de personas, con grandes emporios fabriles en cuyas instalaciones se multiplican las chimeneas que permanentemente lanzan al aire ese humo que, para tantos, viene a ser algo así como la bandera representativa del quehacer industrial.

Eso es, sí, la gran industria, pero lo que realmente da sentido industrial a una región y una comunidad es la consagración intensiva de su población a las labores industriales. Son las plantas industriales medias y los denominados talleres - fábricas de poco volumen que, agrupados bajo las denominaciones de mediana y pequeña industria, muestran en forma notoria la labor directa del gran motor de este tipo de actividad, es decir, el hombre de acción, el creador, algunas veces un egresado universitario, pero las más de las veces un práctico, un artesano capacitado, emprendedor y visionario.

La industria "escondida"

Escudriñando mapas y hurgando estadísticas, confirmamos la existencia de numerosas industrias "escondidas" en el interior de la provincia alejadas de los grandes núcleos urbanos.

Muchas de ellas nacieron de una artesanía familiar, producto de varias generaciones en Europa y que los inmigrantes trajeron a nuestras tierras, como uno de sus más preciados bienes. Otras surgieron de aquel mencionado hombre de acción, visionario, que palpó la necesidad o conveniencia de cierta producción zonal, y se lanzó a la empresa, que así como hoy muestra muchos buenos frutos, en otros casos trajo aparejada la penosa frustración de esfuerzos.

Enumerar estas industrias "escondidas" nos demandaría un espacio que prolongaría en exceso la nota, además de significar el riesgo de excluir algunas, por ese mismo hecho de estar realmente ocultas.

La industria regional

Diversos factores se unen para conformar las condiciones que llevan a la formación de grupos industriales regionales, donde en torno a una planta fabril principal se desarrollan numerosas industrias subsidiarias configurando el todo un conglomerado de importancia.

Entre aquellos factores condicionantes caben mencionar dos de mayor importancia, estrechamente vinculados con la geografía económica: la existencia de materia prima y la demanda de la producción en la misma zona. Muchas veces este último factor es el que origina la industria, aun cuando después sus productos alcanzan la más amplia difusión.

Datos estadísticos

Hemos hecho un rápido y somero análisis de un panorama industrial que muestra a Santa Fe en sus distintos aspectos, todo lo cual puede ser confirmado por los datos estadísticos, de los que a continuación daremos algunos, tomados de la publicación de la Dirección General de Estadística y Censos de la provincia, relacionada con el censo industrial de 1960, y hacemos sólo referencia al centro y norte de la provincia, es decir, los departamentos San Jerónimo, San Martín, La Capital, Las Colonias, Castellanos, San Justo, Garay, San Javier, San Cristóbal, 9 de Julio, Vera y Gral. Obligado.

Ya mencionamos que el número de establecimientos era allí de 7.325, debiendo destacarse que la mayoría son, por su naturaleza jurídica, explotaciones individuales, alcanzando las mismas a 4.569, de donde se confirma lo ya indicado respecto de la cantidad de la pequeña y mediana industria.

En cuanto al rubro, el volumen mayor corresponde a la manufacturera de alimentos y bebidas con 1.604 establecimientos; le siguen con 1.278, industrias de vehículos y maquinarias excluida la eléctrica, y la de metales, exceptuando lógicamente la parte de maquinarias. Cabe señalar que en la primera la actividad más numerosa resulta ser la elaboración de pan y productos similares y en la segunda, los talleres mecánicos para automotores y fabricación de repuestos.

Señalamos ya la cantidad de personas ocupadas, que en los 12 departamentos alcanzan a 51.568, de las cuales 46.801 son varones y 4.767 mujeres, revistando como propietarios o directores un total de 10.771 personas.

Finalmente, podemos consignar referido sólo al departamento La Capital, que en él existían —siempre en 1960— un total de 1.633 establecimientos, de los cuales 357 eran para la elaboración de alimentos y bebidas; 285 de industrias metalúrgicas, excluida fabricación de máquinas; 279 de producción de vehículos, máquinas (no eléctricas) y repuestos, y 168 de industria maderera, sólo para mencionar los más importantes rubros.

El personal ocupado alcanzaba a 13.630 (12.216 varones y 1.414 mujeres).

Conclusiones

De todo lo expresado puede concluirse que Santa Fe es una provincia en pleno desarrollo industrial, con posibilidades promisorias y con futuro asegurado en este rubro, por existencia de los importantes factores que son: hombres dispuestos y capaces, materia prima y mercado consumidor.

Así, complementando la ya prestigiosa y potente labor agropecuaria, se tendrá una fuerte industria santafesina.



Conjugación de industria y delicada artesanía, la fábrica de campanas de San Carlos, primera en Sudamérica, es un alto exponente de la industria santafesina

Material humano especializado, aporte esencial a la industria

Santa Fe y su zona inmediata de influencia cuentan con industria automotriz, fundiciones de acero, hierro y metales no ferrosos, fábricas de máquinas agrícolas, motores eléctricos, cajas de velocidad para automóviles, elásticos de ballesta, envases de hojalata, laminaciones de acero, fábricas de tornos, industria carrocera, las tradicionales industrias alimenticias, frigoríficas, de artículos de cuero y otras menores.

Este desenvolvimiento industrial requiere el personal capacitado en los tres niveles: universitario, técnico y mano de obra especializada.

Facultad Regional de la Universidad Tecnológica

El primer nivel es suministrado por la Facultad de Ingeniería Química de la Universidad Nacional del Litoral y por la Facultad Regional de la Universidad Tecnológica Nacional. En razón de ser vastamente conocida la actividad del primer instituto universitario nos referiremos al desenvolvimiento de la Facultad Regional. Su finalidad es la de preparar profesionales en el ámbito de la tecnología para satisfacer las necesidades correspondientes de la industria, sin descuidar la preparación cultural y humanista que haga a sus egresados aptos para desenvolverse en un plano directivo dentro de la industria y la sociedad, creando un espíritu de solidaridad social y mutua comprensión en las relaciones entre el capital y el trabajo.

En la Facultad Regional Santa Fe se imparte enseñanza en tres de las disciplinas clásicas de la técnica: ingeniería mecánica, ingeniería eléctrica e ingeniería en construcciones. Concurren 300 alumnos y han egresado 35 profesionales. En su edificio propio ubicado en San Jerónimo 1933 se elabora una experiencia cuya característica predominante es la responsabilidad del trabajo en un espíritu comunitario de perfeccionamiento y jerarquización. Estrechamente vinculada a las fuerzas activas zonales, al cumplir 10 años de vida distinguió con menciones de honor a las industrias que mayor adelanto técnico evidenciaron como reconocimiento al espíritu empresario progresista. Las fuerzas vivas han formado una comisión de apoyo a la facultad concretando el necesario ensamblamiento entre la formación de profesionales y la realidad de la zona.

Los planes de estudios están estructurados para seis años; cada alumno debe trabajar permanentemente en una industria relacionada a la especialidad que cursa, por lo que las clases son vespertinas. Actualmente es decano del establecimiento el arquitecto David Berjman.

Escuela Industrial Superior

El 1o. de abril de 1902, bajo la dirección de don Enrique Muzzio, inauguró sus cursos de especialidad mecánica la Escuela Industrial Central que luego fue nacionalizada por decreto de fecha 23 de noviembre de 1909 firmado por el presidente Figueroa Alcorta. En 1915 comienza a funcionar la especialidad construcciones y en 1930 la de química. Cuando en 1919 la ley 10.861 creó la Universidad Nacional del Litoral, la Escuela Industrial Superior queda anexa a la Facultad de Ingeniería Química.

Hasta los exámenes de julio de este año han egresado del establecimiento 2.562 técnicos, discriminados de la siguiente manera: 36 maestros mayores de obras, 574 técnicos constructores, 119 técnicos mecánicos, 909 técnicos mecánicos electricistas y 690 técnicos químicos.

Actualmente reciben enseñanza 1.123 alumnos y el cuerpo docente está formado por 163 personas. Al ciclo básico de tres años, siguen un cuarto año de orientación y tres de especialidades.

Es propósito de las autoridades del establecimiento, con la dirección del ingeniero Alfredo Fernández Gran y la vicedirección del arquitecto Simón Porcinelli, brindar una enseñanza en calidad que capacite al alumno para que luego la misma escuela trascienda con un material humano adecuado al medio industrial.

La actualización del conocimiento y la renovación consiguiente de los programas de enseñanza se evidencian en los distintos departamentos, en la incorporación de docentes guías y el dictado de cursos coprogramáticos e intensivos. El aspecto humano del egresado es cuidado especialmente, y con relación a la integración humana se practica folklore, coro, taller de modelado, pintura, cine, ajedrez, centro de astronomía, radioaficionados, coleccionistas y otras actividades. El sector industrial ha recalcado su complacencia por esta unión de capacitación técnica y gregaria del egresado.

A los talleres, en los que se realiza la enseñanza práctica y específica, se han agregado numerosas máquinas, algunas de ellas construidas por personal y alumnos. Los ocho talleres: Máquinas herramientas, Electricidad, Carpintería, Forja, Ajuste, Máquinas y refrigeración, Fundición y Laboratorios de máquinas, tienen en total 263 máquinas y aparatos.

Por convenio con Vialidad Nacional la escuela dicta un curso de especialización vial para postgraduados que dura un año.

El técnico ocupa la posición intermedia entre el ingeniero y el operario especializado sirviendo de enlace entre ambos, especialmente en la gran industria. En la pequeña industria, prácticamente se convierte en el conductor de la empresa. Es por ello que debe estar capacitado plenamente para resolver desde la simplificación del trabajo hasta el diseño de productos y montajes de plantas fabriles.

Consejo Nacional de Educación Técnica

Los establecimientos del Consejo Nacional de Educación Técnica forman, además de técnicos, los operarios y mano de obra especializada dando así al desarrollo económico-social la savia humana vital y promoviendo la complementación industrial imprescindible que permita elevar los niveles de capitalización y consumo.

Creado por ley 15.240, CONET es ente autárquico del Ministerio de Educación y Justicia nacional. En nuestra ciudad existen seis establecimientos con un total de 2.563 alumnos, entre ellos debe citarse la Escuela Industrial "Dr. Nicolás Avellaneda" con 838 alumnos. Las especialidades dictadas son amplias y comprenden desde confeccionista y bordado industrial hasta mecánica general, mecánica del automóvil, tornería mecánica, fundición, modelado.

Parte del presupuesto de CONET está formado por el aporte creado por ley nacional 12.921 que debe realizar todo establecimiento con más de cinco operarios y que consiste en el 1% del total de sueldos pagados.

Otros establecimientos

También la provincia, comprendiendo las ventajas de formar personal obrero capacitado, ha impulsado la enseñanza técnica que oriente la vocación manual y cumplen esta misión los establecimientos dependientes de la Dirección General de Escuelas Técnico - Profesionales del Ministerio de Educación y Cultura.

En la Escuela Técnica de Suelos se capacitarán los siempre necesarios expertos en edafología

Sabido es que uno de los problemas que más preocupan en nuestro país, y desde hace ya bastante tiempo, es el provocado por la erosión de los suelos. Este fenómeno tiene su causa en distintos factores de origen natural algunos, tales como la acción del viento y del agua, y [illegible] humanos, consistentes en la explotación irracional de la tierra, ya sea por desidia o por desconocimiento de los métodos más adecuados para conservar la fertilidad del suelo, y, por consiguiente, su plena capacidad productiva.

Este problema adquiere particular importancia en la Argentina por tratarse de una nación productora de alimentos. Las estadísticas demuestran que la producción de alimentos no acrece en la misma proporción que el aumento de la población del mundo, y éste es una cuestión que atribula a gobiernos y a hombres de ciencia de las distintas disciplinas. La amplia extensión de nuestro territorio, la diversidad de climas y las condiciones de sus tierras, aptas para producir toda clase de alimentos, de origen animal o vegetal, nos impone no solamente deberes con nosotros mismos, para el futuro de nuestras generaciones, sino inclusive con la humanidad entera, que en mucha parte depende de nosotros para cubrir el déficit alimentario.

Factor de retroceso

La erosión del suelo, provocada por la acción del agua, del viento u otros fenómenos naturales, la pérdida de fertilidad de la tierra sometida a métodos irracionales de explotación, atenta contra la economía de muchas regiones y es un factor de retroceso o de estancamiento que en muchas partes trae como consecuencia el desaliento y la despoblación.

Estas circunstancias son las que justifican los desvelos que en todo el mundo existe por el estudio de este problema, especialmente en aquellos países cuya tierras vienen siendo objeto de explotación a través de siglos cuando no de milenios. Pero lo que inquieta sobremanera es que en países jóvenes, como el nuestro y otros de América cuyas tierras deben ser la gran reserva de la humanidad, el fenómeno se presente ya con caracteres alarmantes. Se calcula en alrededor de 34.000.000 de hectáreas la extensión de las tierras que en nuestro país sienten en mayor o menor grado los efectos de la erosión, o sea un 23 por ciento de la tierra productiva. Somos un país productor de carnes y de granos, cuya calidad depende de la fertilidad de los suelos. De más está decir que del manejo y conservación de los mismos dependen el porvenir económico de la Nación y, en particular, de la provincia.

Estudio del problema

Este asunto no ha dejado de atribular a los gobernantes y a los hombres de ciencia. Estos últimos, sobre todo, se han dedicado a estudiar los distintos factores que han contribuido a que grandes extensiones de tierras hayan perdido su capacidad productiva.

Una muestra inequívoca de esta preocupación es la institución por el gobierno de la Nación del "Día de la Conservación del Suelo" que se celebrará el 7 de julio de cada año, fecha elegida como reconocimiento a la deuda que "la humanidad entera ha contraído con el Dr. Bennet". Hugo Hammond Bennet, a quien con justicia se ha calificado como "el padre de la conservación del suelo", es un ilustre sabio norteamericano fallecido en 1960, que ha organizado y dirigido estudios sobre el suelo, en tal profundidad que es indiscutiblemente merecedor de los homenajes que se le rinden en el mundo entero.



Uno de los laboratorios experimentales donde los futuros técnicos aplican sus conocimientos teóricos.



Director, profesores y alumnos, frente al edificio en donde funciona la escuela

En nuestra provincia correspondió a la Universidad Nacional del Litoral la organización y ejecución de importantes estudios sobre suelos y la técnica de su conservación, lo que se tradujo, asimismo, en publicaciones sobre el tema. Cabe destacar la activa participación en estos estudios del ex rector, Dr. Josué Gollán, bajo cuya dirección se ejecutaron.

La Dirección General de Suelos y Química Agrícola del Ministerio de Agricultura y Ganadería de la provincia se viene destacando en el mismo sentido, contando para ello con personal especializado que pone al servicio de la labor conocimientos y experiencias que no sólo han servido a los fines de la investigación y divulgación de sus resultados, sino también a iniciativas tan trascendentales como la Escuela Técnica de Suelos.

Otra muestra de la importancia que se le asigna a este problema en la provincia es el decreto de la intervención federal del 25 de febrero de 1958, por el que se declaró obligatoria en todo el ámbito provincial la lucha contra la erosión y se fijaron las obligaciones que funcionarios y productores deben cumplir al respecto.

Finalmente, debe destacarse como hecho de trascendental importancia la firma con el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, de un convenio sobre confección del mapa edafológico de la provincia, que será la base fundamental para la clasificación de los suelos y determinar las condiciones de explotación racional a que deberán ser sometidos.

Escuela Técnica de Suelos

Todo un proceso de investigaciones, estudios y realizaciones culmina en nuestra provincia con la creación de la Escuela Técnica de Suelos, la que fue inaugurada el 2 de junio del año en curso y a la que se ha denominado "Dr. Hugh Hammond Bennet". Esta escuela depende del Ministerio de Agricultura y Ganadería, por cuya iniciativa fuera creada.

Desde hace muchos años se viene señalando la necesidad de proteger a nuestras industrias básicas, la ganadería y la agricultura, contra las consecuencias que trae aparejada la erosión en un país cuya economía se asienta fundamentalmente sobre la cantidad y calidad de la producción de su tierra. Pero en las provincias de producción agropecuaria no se cuenta con organismos adecuadamente montados para este tipo de actividad y uno de los motivos principales es la carencia de técnicos especializados para orientar al productor sobre la mejor forma de luchar contra la erosión, prevenirla, y sobre cómo deben ser utilizadas racionalmente las tierras para que éstas no pierdan su fertilidad. A propósito de ello, al director de la Escuela Técnica de Suelos, Dr. Bernardo P. de Diego, al destacar el hecho ha señalado que en Estados Unidos existen actualmente alrededor de 18 mil técnicos en suelos, número que allá se considera insuficiente, mientras que en nuestro país "se los puede contar con los dedos".

Los técnicos que egresen de esta escuela, por consiguiente, no solamente encontrarán campo propicio en nuestra provincia para poner sus conocimientos al servicio de la conservación de los suelos, sino que también tendrán abiertas grandes posibilidades en otras, donde el problema de la erosión adquiere, inclusive, caracteres más graves. Estas circunstancias destacan el feliz acierto del Ministerio de Agricultura al crear esta escuela.

Planes de estudios

La Escuela Técnica de Suelos fue montada sobre la base de las instalaciones, laboratorios y otros elementos modernos de investigación con que cuenta la Dirección General de Suelos. En cuanto a la enseñanza, se desarrolla en dos cursos, el primero de los cuales comprende las asignaturas básicas indispensables para asegurar la formación del estudiante. El segundo es de orientación técnico - práctica, experimental y científica. Personal técnico altamente especializado y con años de estudios y experiencia, tiene a su cargo las tareas docentes y auxiliares de las mismas, siendo de destacar que prestan servicio en carácter ad honorem. Como dijimos, la dirección está a cargo del Dr. De Diego y ejerce la vicedirección el ingeniero químico Carlos Kenda.

El director del establecimiento, Dr. Bernardo de Diego

En el primer año de estudios se dictan las asignaturas de botánica, climatología, geología, geomorfología, física, química, matemáticas y agricultura general. Segundo año: física del suelo, química del suelo, génesis y sistemática del suelo, fertilidad del suelo, fotogronometría y cartografía.

La escuela acepta un número tope de 18 alumnos regulares y pueden ingresar a la misma aspirantes que hayan finalizado estudios secundarios y los egresados del Instituto Superior de Enseñanza Profesional Agropecuaria de Casilda o de escuelas agrotécnicas con planes similares de estudios. A los egresados se les otorgará el título de técnicos en suelos.

Importancia del Instituto

De las consideraciones de carácter general que hemos formulado sobre la importancia del problema surge, por consiguiente, la de la Escuela Técnica de Suelos. La productividad de nuestras tierras debe conservarse, así como deben ser recuperadas aquéllas que la han perdido en todo o en parte porque el país necesita aumentar la cantidad, como la calidad de su producción agrícola y ganadera, no solamente para atender a sus necesidades internas, sino también para allegar alimentos a otros países menos dotados por la naturaleza o cuya densidad de población hace necesario el aporte de alimentos, que generosamente brinda el suelo cuando se lo trata racionalmente y se lo utiliza con inteligencia y clara conciencia del interés común.

La formación de técnicos especializados contribuirá a lograr esas finalidades, y a que tanto los organismos del Estado como los productores puedan contar con un asesoramiento altamente idóneo para preservar la fecundidad de nuestra tierra. "La tierra productiva —decía Hugh Hammont Bennet— es nuestra base, porque cada cosa que nosotros hacemos y aun casi todo lo que nos convierte en una gran nación, comienza y se mantiene con la sostenida productividad de nuestras tierras agrícolas".



Profesor y alumnos, mancomunados en un mismo fervor por el estudio y la dedicación, comparten experiencias en una dependencia del Instituto.

Acerca del origen del "Día de la Industria Argentina"

Por qué lo celebra la U.I.A. el 2 de setiembre

Santiago del Estero, "la tierra de promisión" como la llamara un conquistador entusiasta, fue desde su fundación en 1553, el vivero desde el cual se desparramaron por todo el norte argentino los factores materiales de la civilización europea: nuevas plantas y nuevos ganados.

Transformados de guerreros en colonos, de allí salieron los expedicionarios que fundaron a Londres, Córdoba de la Nueva Inglaterra, Nieva, San Miguel de Tucumán, Nuestra Señora de Talavera, Córdoba de la Nueva Andalucía, San Juan de Alava, San Clemente de Nueva Sevilla, San Felipe de Lerma, Todos los Santos de la Nueva Rioja, Madrid de las Juntas, San Salvador de Velazco y Talavera de Madrid. Muchas de estas ciudades desaparecieron al poco tiempo de fundadas, pero allí quedaron, sin embargo, las semillas y los ganados.

Las expediciones aludidas, militares a la vez que pobladoras, llevaban en sus carretas semillas de trigo, cebada, avena, maíz, algodón, verduras de diversas especies como ajos, cebollas, habas, porotos, etc., frutales como naranjos, ciruelos, membrillos, duraznos, limas, granadas, higueras, nogales, olivos y los consabidos sarmientos de vid. Iban, además, en cada expedición, arreos de toda clase de ganados, como lo prueba la expedición salida en 1582 de Santiago para fundar a Salta, que llevaba 3.178 cabezas de ganado mayor y menor, entre los cuales contaban 54 vacas y novillos, 22 bueyes, 398 cabras, 940 carneros y 110 cerdos.

Como se habrá observado, el algodón ya era conocido en la época prehispánica. Los diaguitas y los comechingones —los indios más vestidos de dicho período— se cubrían con tejidos de lana de alpaca, llama y vicuña, y las razas menos evolucionadas hilaban las fibras chaguar o caraguata, fabricando con ellos bastos tejidos llamados "cabuya".

Ciertamente, fundado Santiago del Estero en 1553, pasaron allí los primeros conquistadores penurias sin cuenta, faltos de todo. Las ropas que del Perú habían traído puestas, colgadas a jirones, quedaron de mata en mata en los montes del Tucumán en tres años de rudo batallar. Semidesnudos, con pellejos de animales que no alcanzaban para ocultar sus carnes, tuvieron que apelar a los tejidos indígenas del chaguar o caraguatá, para fabricar unas camisas que por lo ásperas podían servir de cilicio.

Traído de Chile en 1556 por don Hernán Mejía Miraval el algodón, marca con su introducción una época en la historia del norte colonial, pues hasta finalizar el siglo XVIII el algodón constituyó la base fundamental de su comercio, su moneda y sus encomiendas.

Sometidos los primeros indios, se establecen las primeras encomiendas, se siembran los primeros algodonales y, poco después, indios y conquistadores se visten con flamante "ropa de la tierra". De Santiago del Estero el algodón extendióse hacia el norte y el oeste; Nuestra Señora de Talavera, Salta y La Rioja lo siembran y se benefician apenas fundadas. En cambio, y por razones climáticas, no prosperó en Córdoba y San Miguel de Tucumán.

Primeramente, los españoles hicieron hilar y tejer el algodón para su propio uso, pero descubrieron bien pronto que la "ropa de Tucumán", como se la llamó, podía ser un artículo de exportación muy estimado en Potosí, donde se precisaba ropa de trabajo para la numerosa población del Cerro. Y desde ese momento las producciones textiles asumieron categoría de hecho [illegible] en el norte [illegible].

De algodón se [illegible] tas, pabilo para velas, telillas, lienzo sayal, frazadas, sobrecamas, sacos, carpas, ponchos, etc., que se teñían con la grana que proporcionaba un bello color carmesí y otras tinturas de origen vegetal.

A fines del siglo XVI se vendían en Potosí, textiles por valor de 100.000 pesos de plata anuales.

No circulando en el norte colonial de nuestro país ni plata ni oro, el lienzo de algodón hacía las veces de moneda, tasado por lo general a 4 reales la vara, y todas las transacciones se hacían en equivalencia de lienzos o ropa de algodón y hasta el salario del gobernador —1.000 pesos de plata por año— se abonaba en lienzos.

Andando el [illegible] cados, además del potosino, se abrieron para los tejidos de nuestro norte colonial. Poco después de fundado Buenos Aires, ya se vendían en esta plaza; y en 1587 salió de su puerto una partida para el Brasil. Estos tejidos constituyeron el primer artículo exportado por el puerto de Buenos Aires desde su segunda fundación, en 1580, e inauguraron un activo comercio con el Brasil. Ello ocurrió, precisamente, el 2 de setiembre de 1587 y esto explica, clara y concretamente, porqué la Unión Industrial Argentina celebra en dicha fecha el "Día de la Industria Argentina".

UNION INDUSTRIAL ARGENTINA

La avicultura: elemento de gran relevancia en la economía del país

La avicultura en el plano mundial se presenta como una de las victorias más significativas para la obtención de un alimento de alta calidad y contenido proteínico, al alcance de todas las condiciones sociales. De ahí su formidable desarrollo en los últimos años, colocándose como el alimento predominante en muchos países del mundo. Los EE.UU., Méjico, Canadá, Israel, Japón, Holanda, Dinamarca y otros son testimonio de ello. En efecto, como resultado de investigaciones genéticas realizadas mediante cruzamiento selectivo de diversos grupos sanguíneos se ha logrado en una década lo que muchos hombres buscaron o soñaron a través de siglos.

EE.UU., en el año 1962 produjo la fabulosa suma de dos mil millones de pollos parrilleros. Si agregamos las gallinas de postura para huevos de consumo y los padres y abuelos de ambas líneas, las cifras resultan inconcebibles no obstante ser claras y definitivas.

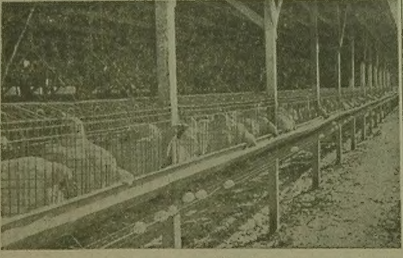
En Santa Fe

Aplicando estos modernos métodos de cría en Santa Fe, en la mayoría de los establecimientos avícolas en donde las instalaciones son adecuadas y, por supuesto, se utilizan alimentos científicamente balanceados, se han logrado resultados óptimos, condición que ha renovado los esfuerzos de todos aquellos que se dedican a esta actividad.

En una hectárea de tierra, por ejemplo, con instalaciones modernas y una explotación racional, se pueden obtener 18.000 huevos diarios para consumo y miles de pollos parrilleros.

La República Argentina y Santa Fe en particular ofrecen las condiciones ideales para una poderosa industria avícola de proyecciones insospechadas y cuenta con todos los elementos a su favor, entre ellos el clima. Inglaterra, que la mayor parte del año no dispone de energía solar, está impulsando su industria avícola a toda marcha. Para ello sus inversiones son elevadísimas, pues tienen que recurrir a la calefacción central dentro de sus instalaciones, igual que en

Amplias instalaciones que responden al concepto actualizado de la producción avícola intensiva



Vista de un sector de uno de los excelentes establecimientos avícolas que posee nuestra provincia

países de Europa y regiones de los EE.UU. en donde imperan temperaturas de varios grados bajo cero. No obstante, allí la industria avícola prospera.

Cabe destacar, en otro orden de cosas, que contamos a nuestro favor con todos los cereales y demás ingredientes para producir fórmulas alimenticias para aves, de gran calidad y eficacia.

Escuela de Avicultura

En la actualidad se ha dado a la avicultura la importancia que tiene, pero se advierte la falta de hombres idóneos en la materia. Para ello es necesario contar con una escuela en donde el Ministerio de Agricultura y Ganadería desempeñaría un papel importante en tres aspectos fundamentales: preparar hombres técnicos, controlar el grado sanitario y su capacidad de producción en las distintas razas y planificar y orientar en los aspectos generales, desde el diseño de las instalaciones para obtener crédito bancario, hasta declarar zona avícola a aquellos lugares en donde la práctica demuestre sus óptimas condiciones ecológicas y económicas.

De alcanzar estos objetivos, no hay que dudar un instante que fuertes capitales serán canalizados hacia la producción, con márgenes suficientes para muchos hombres que a falta de una orientación adecuada colocan su dinero en hipotecas o simplemente en usura, agravando con ello las condiciones de nuestra población.

Por último, ya es hora que los argentinos dejemos de leer siempre revistas extranjeras para hablar sobre las conquistas que hombres de otros países realizan. El hombre argentino es rico en imaginación y fecundo en ideas, y, lo que es más importante, innovador. Ha llegado el momento de que justifiquemos en la práctica estas virtudes naturales de que estamos dotados, pero para ello hay que posibilitarle su capacitación técnica.

Con un avicultor

Estos juicios fueron confirmados por un hombre dedicado desde hace cinco años a tal actividad. Es Daniel Paskvan, propietario del establecimiento avícola Don Mateo, con instalaciones en Recreo. Empresario entusiasta y de una invariable fe en el futuro del país, planifica la construcción de otros criaderos.

El que posee en Recreo cuenta con 24.000 gallinas, entre ponedoras y planteles para reposición, que producen 15.000 huevos diarios. Los galpones están emplazados sobre una hectárea de terreno y funciona también una fábrica de alimento para aves, que cubre las necesidades de explotación.

Paskvan nos habla de la necesidad de producir cada vez más para cubrir los mercados que demandan enormes cantidades de este tipo de productos y nos adelanta que existe un proyecto —para el que ya se han comprado 22 hectáreas en San José del Rincón— con el objeto de levantar otro criadero.

Allí se construirán diez galpones de 10 metros por 100 para la crianza de 300.000 pollas de reposición al año. La cifra da una idea del volumen y, en consecuencia, de la importancia que reviste este tipo de empresa.

En Recreo la fábrica de alimentos, que produce en un mes 180.000 kilos de alimentos balanceado, será ampliada con la construcción de otro edificio e incorporados nuevos equipos.

Conclusiones

Muchos y renombrados nutritistas saben de la presencia no identificada de factores de crecimiento y estímulos de postura. No está lejano el día en que ellos serán descubiertos y más tarde los laboratorios lo producirán a precios económicos.

La carrera continúa hacia el objetivo ideal, o sea transformar un kilo de alimento balanceado en un kilo de carne, y ya algunos laboratorios lo han alcanzado con experimentos costosos que hacen impracticable su producción en gran escala. Pero lo positivo del hecho es que el fenómeno existe.

La ciencia y la técnica del mundo entero trabajan en la materia y el país que alcance las mejores conversiones tiene un mercado voluminoso en los cinco continentes de la tierra.

El crédito bancario como factor en la promoción de la industria

La conveniencia de acordarlo a más largos plazos y con un bajo interés

La insistencia casi permanente de las entidades representativas de la producción, la industria y el comercio en la reapertura de las líneas tradicionales del crédito bancario y la habilitación de otras nuevas para estimular el impulso fabril, tiene en la actual coyuntura económica más que el sentido de una requisitoria angustiosa, el alcance de un planteo objetivo, absolutamente realista, formulado por quienes ya no están en procura de un apoyo más o menos fácil de arbitrar y, menos aún, en esa actitud mendicante que espera el favor del oficialismo de turno en un país de política bancaria oscilante en cuanto a las preferencias por sectores, pero de acentuados matices dirigistas. Ni el productor ni el fabricante, ni el hombre de negocios que agiliza el mercado de la oferta y la demanda, golpean en las puertas de los bancos por el mero afán de lucro o urgidos por vencimientos impostergables, sino en busca del respaldo dinámico del préstamo a largo y corto plazo, para renovar stocks, adquirir materias primas, ampliar equipos e instalaciones y promover las ventas. Alguna vez se ha dicho, y con razón, que el crédito bancario, fundamentalmente el de tipo industrial, es como la bola de nieve que acrece sin solución de continuidad y a medida que se desplaza y avanza por las estepas, ya que nuevas formas y técnicas de producción, nuevos y acrecidos costos en un ambiente de inflación que no cede, mayores consumos y un mejor aprovechamiento de las materias o recursos primarios, exigen la constante ampliación e inversión de nuevos capitales y reservas provenientes del ahorro nacional o del crédito, más de este último cuando se está en la etapa del desarrollo y aquel ya ha sido canalizado en parte por la organización de las grandes empresas o sociedades anónimas.

Si se afirma que la estabilidad y expansión de la industria está indisolublemente unida a la evolución bancaria en sus dos extremos, el de la recepción de los depósitos y el del otorgamiento de préstamos, se fija un destino y se señala un rumbo para el quehacer nacional de estos días que si bien no puede alcanzar el tono, ni el ritmo audaz de los años inmediatamente posteriores a la última guerra, puede desembocar en el ámbito del crédito promocional, selectivo y estabilizador para todas las expresiones fabriles que han subsistido a la crisis de los años recientes. Lo cierto es que más allá de algunas liberalidades, que en los años de euforia, de apresurados e improvisados empresarios que especulaban con la escasez, con la limitación y el control de las importaciones y los cambios, y que no alcanzaron a ingresar con sus industrias en la etapa de la normalidad, de la libre concurrencia, la política bancaria de apoyo y de fomento a actividades tan fundamentales no ha alcanzado la fluidez ni la intensidad que reclaman las circunstancias.

Los márgenes dispuestos por la industria

A pesar de la existencia de un banco específicamente dedicado a la promoción fabril, como el Industrial, y de que el resto de los entes oficiales y privados han dispuesto siempre de márgenes especiales para el crédito a la producción industrial, es evidente que en los últimos años, y simultáneamente con la crisis que aún no ha sido conjurada, ese tipo de préstamos quedó detenido o congelado por normas bancarias y administrativas que sólo han procurado enjugar el déficit sideral del presupuesto de gastos de la Nación, estimado en estos momentos en cien mil millones de pesos. Sin ir muy lejos, la última reforma a la carta orgánica del Banco Central, que deparó al gobierno disponibilidades que estaban en el orden de los sesenta y setenta mil millones de pesos, fue utilizada casi en forma exclusiva por las actividades o los entes oficiales, para abonar y poner al día sueldos y salarios, jubilaciones y pensiones, las cuentas con los proveedores y contratistas del Estado y hacer marchar los servicios públicos tremendamente deficitarios, siendo escasas y muy limitadas las provisiones y reservas para la producción y la industria. Según el último boletín estadístico del Banco Central, al 30 de abril del corriente año los préstamos bancarios para la producción industrial totalizaban 89.900 millones de pesos, contra 88 m' 540 millones al 31 de diciembre de 1963, lo que define una tendencia de contención en ese tipo de préstamos, máxime si se tiene en cuenta que este capítulo de Producción industrial comprende rubros como el alimentario, cueros y frutos del país, la explotación de bosques y maderas, entre otros, que representan una actividad tradicional, apenas perfeccionada por la etapa de industrialización que se inicia hace poco más de dos décadas. La misma curva ascendente que se advierte desde 1959, con 38.944 millones, para llegar a 1960 con 53.720 millones; a 1961 con 72.002 millones, y 1962 con 76.930 millones de pesos, es más el reflejo de la inflación que de la presencia de valores constantes, de un acrecentamiento del pasivo industrial sin la contrapartida de la incorporación de nuevos bienes y maquinarias, del pago obligado en moneda extranjera de grandes diferencias por las fluctuaciones en los cambios.

La promoción industrial en Santa Fe

Si nos atuviéramos a los cupos o márgenes volcados en nuestra provincia y lo comparáramos con su real desarrollo fabril, tendríamos que llegar a la conclusión que la expansión industrial de Santa Fe muy poco le debe al apoyo de los bancos o, por lo menos, a diferencia de otros territorios, ha podido avanzar en el proceso con reservas y recursos más propios que de terceros, capitales locales o de radicación que se han instalado y se están instalando desde Arroyo del Medio y a lo largo de la ruta que se extiende hasta la propia capital, pasando por Villa Constitución, Rosario y San Lorenzo, con maravillosos complejos industriales trabajando a pleno. Al 30 de marzo de este año nuestra provincia figura con créditos concedidos para producción industrial en el nivel de los 5.635 millones de pesos, de un total para el país de 89.900 millones, y de los cuales sólo la capital federal tiene cubiertos 63.200 millones para no desmentir aquello de que la gran metrópoli todo lo absorbe como si el país empezara y terminara en la avenida General Paz. De este volumen hay 1.804 millones afectados al rubro alimentario, específicamente tradicional por la gran abundancia de producción primaria, por lo que no se lo puede contar entre los de auténtica promoción industrial, no obstante haber alcanzado en algunas ramas un alto nivel de mecanización y perfección. Lo cierto es que no alcanza a los cuatro mil millones de pesos el margen afectado a nuestra provincia para la producción industrial, cifra ésta insignificante si se tiene en cuenta la magnitud de las inversiones ya realizadas por las grandes y pequeñas empresas privadas y que una sola compañía, Acindar, se dispone a levantar una nueva fábrica en su complejo de Villa Constitución que demandará una inversión de casi diez mil millones de pesos. Pero lo que no deja de llamar la atención es de que de aquel cupo de casi cuatro mil millones, solamente el Banco Provincial con sus dos casas centrales de Rosario y Santa Fe y sucursales concurre con 1.568 millones, lo que revela que los entes bancarios nacionales y privados que actúan en nuestro territorio apenas si han destinado de sus carteras poco más de dos mil millones de pesos para impulsar las actividades fabriles.

Liberar depósitos y reservas para la industria

Poco importa si lo que ha ocurrido en estos últimos años en el orden de la distribución del crédito bancario ha marginado parcialmente de la promoción a una provincia tan importante como la nuestra, si la estructura industrial creada con tanto esfuerzo subsiste y se consolida, y pasa a funcionar como una plataforma de reactivación, de influencia decisiva, y, en la medida en que no se la subestime, en los distintos aspectos de la economía regional. La antigua premisa de que la industria para instalarse y comenzar a producir necesita del crédito bancario a largo plazo y bajo interés, ha extendido su vigencia a todo el proceso de crecimiento y desarrollo, pues cuando más altos son sus volúmenes de producción, cuando más se amplían los mercados, más necesita de aquel auxilio o respaldo del crédito. Hasta el futuro inmediato de no pocas actividades fabriles bien cimentadas, con marcas acreditadas, depende en estos tiempos de aumentos incontrolados en los costos, de ese apoyo bancario. De ahí que lo que corresponde ahora es mirar hacia adelante y aprovechar al máximo los instrumentos y palancas ya creados y actualizados, liberar en algunos puntos el encaje mínimo obligatorio de los depósitos para disponer de mayores márgenes y establecer como primera prioridad, por lo menos para esta provincia, la apertura y ensanche de líneas de créditos promocionales para mejorar y ampliar instalaciones e incrementar las ventas con financiaciones poco gravosas.

Por más que algunas industrias importantes se han desarrollado sin aquel incentivo del crédito o con su concurso sólo parcial y muy limitado, hay que admitir que en estos tiempos sin el apoyo bancario no se puede ir muy lejos, pues los compromisos, las responsabilidades de producir en alta calidad para entrar en la competencia, exigen grandes disponibilidades de dinero para afectarlo a una producción cada vez más intensa. Ponerlo al alcance de la actividad que abre y mantiene las mayores fuentes de trabajo, es asignarle al crédito su auténtica función social, esa dinámica singular que gravita en los ciclos fundamentales de la economía nacional y los de esta provincia, tradicionalmente agrícola y en camino de integrarse con una producción fabril de primer orden.

Promete alcanzar lucidos contornos la próxima exposición rural de Santa Fe

En reiteradas oportunidades hemos expresado que la ganadería es, conjuntamente con la agricultura, una de las más sólidas bases sobre las que se asienta la economía nacional, y, junto con la industria, los pilares sobre los que descansa la estructura del desarrollo integral del país.

Y no son estos juicios meros enunciados, sino una realidad incontrastable que resulta oportuno recordar ante la proximidad de la inauguración de la 38ª Exposición Nacional de Ganadería e Industrias organizada por una prestigiosa institución de nuestro medio: la Sociedad Rural de Santa Fe.

La ganadería, madre de industrias

La excepcional importancia alcanzada en la provincia de Santa Fe por la ganadería "madre", a su vez, de una diversificada e importante serie de industrias derivadas, se refleja de un modo particular en la numerosa concurrencia de productos de óptima calidad a muestras que, como la organizada por la entidad ruralista santafesina, extiende su radio de influencia hasta importantes zonas que integran la denominada "cuenca lechera", y otras en donde las razas de carne están en constante refinamiento.

Si apreciamos esta realidad desde el ángulo de la contribución que ello significa para la consolidación de los mercados que nuestros productos tradicionales han ido ganando en el exterior, y la posibilidad de conquistar otros nuevos, ya sea en América, el Viejo Mundo o en Africa u Oriente, advertiremos las proyecciones de este esfuerzo en el cual se mancomunan los anhelos de superación y progreso de los esforzados hombres del campo santafesino, que han sabido vencer al desaliento, a la indiferencia o a la incomprensión que desde hace décadas ha venido descapitalizando a los productores agropecuarios y provocando el éxodo de las poblaciones rurales hacia las ciudades.

Problemas sumamente complejos los indicados, y vinculados estrechamente con una reestructuración que imperiosamente reclama la economía nacional para que jueguen eficazmente los diversos incentivos de la producción: adecuada política crediticia, de efectiva promoción agroindustrial; diversificación de explotaciones y cultivos; tecnificación y mecanización rural; aprovechamiento de las tierras públicas y privadas ociosas; radicación de industrias regionales y construcción de caminos y escuelas primarias y de artes y oficios; explotación de recursos de nuevas perspectivas económicas, como lo son la piscicultura, la industrialización de jugos cítricos, la instalación de plantas de desecación de legumbres, etc.

A pesar de la magnitud de esta difícil empresa, que es la recuperación agrícola, ganadera e industrial del país, gobierno, productores y empresarios están solidariamente unidos en un esfuerzo que, más que beneficios personales, aspira a obtener el equilibrado desarrollo argentino.

Marcado optimismo del presidente de la Rural

Es por ello que, con marcado optimismo, los hombres que de una u otra manera se encuentran vinculados a la próxima exposición ganadera e industrial que organiza la Sociedad Rural de Santa Fe, hablan de esta importante muestra asignándole para este año singulares proyecciones.

En un cordial diálogo con el presidente de dicha institución, Sr. Albino Lazzarini, recogimos sus juicios al respecto, los que confirman ampliamente lo indicado precedentemente. "Han sido inscriptos este año —nos expresa— 350 animales hasta la fecha, mientras que el año pasado los ejemplares anotados sumaron, en total, apenas 220. Esta y otras circunstancias nos evidencian que la exposición próxima a inaugurar será todo un éxito, en cantidad y en calidad". También nos indicó que estaban prácticamente arrendados en su totalidad los stands destinados a la muestra industrial, y ante una pregunta nuestra nos respondió que la inscripción de expositores en este rubro se había llevado a cabo con criterio eminentemente selectivo, es decir, cuidando que los productos a exhibirse fueran una real expresión del desarrollo industrial alcanzado por esta provincia.

Interrogado acerca de qué a qué atribuye el éxito que se insinúa, especialmente en lo concerniente a ganadería, en la cantidad de ejemplares inscriptos para la próxima exposición, nos indicó que a su juicio ello se debe a que los ganaderos han encontrado un aliciente en los precios que se pagan por los mejores rodeos y ganados de vientre en todo el país. Se mostró, asimismo, decidido partidario de una mayor tecnificación rural. "Tenemos que tecnificarnos —dijo al respecto— y purificar las razas para no perder mercados. Con un desarrollo rápido se puede recuperar el stock ganadero, y por eso es imprescindible la obtención de precocidad en el crecimiento de los animales, razón que a su vez motiva la búsqueda y aprovechamiento de razas híbridas".

Opina sobre el certamen el M. de Agricultura

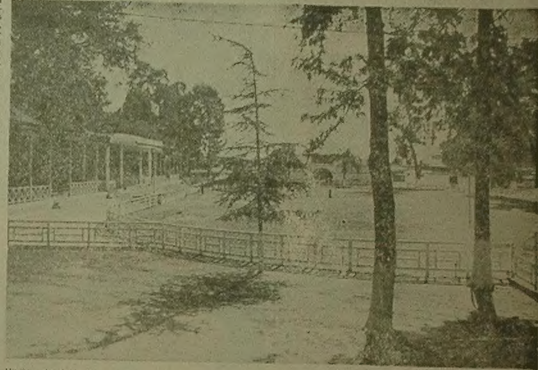
Interrogado acerca de su opinión con respecto a la próxima exposición organizada por la Sociedad Rural de Santa Fe, nos expresó el ministro de Agricultura y Ganadería, don Ricardo J. Paviolo, que estima que ella "será en verdad demostrativa del adelanto zootécnico e industrial de la provincia y del país. Estoy convencido —agregó— que será exitosa y reflejará el grado de confianza en el porvenir argentino que experimentan los productores agrarios. Se percibe en el país una reactivación económica, que si bien es incipiente, es promisoria e indicativa de que si actuamos con cautela; si alentamos las iniciativas que tengan sentido de promoción; si tratamos de que los gastos públicos se orienten hacia realizaciones positivas, se llegará, mucho más pronto de lo que el estado de inercia del país hacía suponer, a la anhelada estabilización monetaria, a un aumento sustancial en la producción de bienes y, como consecuencia lógica, a un mejor nivel de vida para nuestro pueblo".

Ante otra pregunta, referida a las actividades que desarrolla la Sociedad Rural de Santa Fe, nos manifestó que dicha institución "durante toda su existencia ha marcado jalones de progreso en todos los órdenes que hacen al desarrollo y al perfeccionamiento agropecuario de nuestra provincia". "Ha sido monitora —añadió— en las grandes luchas contra los monopolios, que en una importante medida estrujaban a la economía nacional. Su acción gremial traspuso las fronteras provinciales y tuvo en las épocas y circunstancias en que fue necesario, como caja de resonancia el ámbito total de la República. Esa jerarquía conquistada a través de sus sucesivas comisiones directivas, que en su extensa vida pasaron por ella dejando sin excepción positivas realizaciones, ha ido afianzándose a lo largo del tiempo. La Sociedad Rural de Santa Fe ostenta hoy un destacado lugar entre los productores de la provincia".

Con el titular de CARCLO, Dr. Cursack

"La preocupación y actividad que ponen de manifiesto los miembros de la comisión directiva y colaboradores de la Sociedad Rural de Santa Fe —nos expresó el presidente de la Confederación de Asociaciones Rurales del Centro y Litoral Oeste (CARCLO), Dr. Horacio Cursack— son un anticipo del éxito que auguramos a su certamen anual, que tendrá lugar el día 6 de setiembre próximo. La aguda crisis porque atravesamos —agrega— exige el trabajo y sacrificio de todos los argentinos. La muestra ganadera e industrial de Santa Fe, de acuerdo con los elementos de juicio que poseemos, pondrá de manifiesto cómo el hombre del campo y el de la industria, con horas de labor fecundas y silenciosas, responde a ese llamado de la Nación".

Respondiendo a nuestros interrogantes, nos expresó además el titular de CARCLO que "en el agro existen evidentes signos de recuperación económica, hecho que también trasciende a un vasto sector de la industria, tradicional abastecedora de aquél en implementos y máquinas agrícolas".



Un aspecto de la pista central y tribunas de las amplias instalaciones que posee la Sociedad Rural de Santa Fe en el solar de bulevar Pellegrini y Saavedra

Una solución económico - social: el cooperativismo

Los antecedentes que se registran en Santa Fe

El cooperativismo, concepción económica y cultural, teórica y práctica de probada eficacia para la evolución de muchas naciones del mundo, que mediante su adopción han obtenido trascendentes liberaciones económicas y un significativo equilibrio social, tiene en la provincia de Santa Fe un desarrollo en constante progresión.

Un poco de historia

Según datos obtenidos por el profesor Lázaro Grattarola en el Archivo Histórico de la provincia, la primera cooperativa que se creó en Santa Fe fue inscripta en 1889; era de trabajo y agrupaba a herreros, tenía asiento en Rosario y luego desapareció. Por el mismo año, también en Rosario, se fundó una cooperativa de edificación. En 1892 fue inscripta una cooperativa de carniceros en Esperanza, y en 1898 se creó una de consumo en Colonia Lehmann.

La actividad cooperativista fluctuó así durante muchos años sin arraigar profundamente, hasta después de 1926, en que comenzó a proyectarse con singular vigor.

El ambiente en nuestra provincia antes de fundarse las primeras cooperativas era propicio para la adopción de este sistema, pues los numerosos colonos, inmigrantes italianos, suizos y alemanes que se habían radicado en nuestras tierras, traían conocimientos de las experiencias cooperativas que se venían realizando exitosamente en Europa. En realidad, ya funcionaba cierto cooperativismo "sui géneris" que luego respondió a los principios rigurosos dictados por la ley.

Actualidad

En el presente nuestra provincia ocupa el segundo lugar en el país, después de Buenos Aires, en lo que atañe al número de cooperativas de primer grado inscriptas. Según datos del año 1962 funcionaban en Santa Fe 731 cooperativas, mientras que en la provincia de Buenos Aires existían 832. Esas 731 cooperativas tienen un total de 364.516 socios, el capital suscripto alcanza a $ 1.673.245.100 y un capital realizado de $ 1.423.127.400. Los excedentes alcanzan un monto de $ 431.893.000.

Datos recientes suministrados por la Dirección General de Cooperativas de la provincia registran un notable incremento, puesto que dan la cifra de 862 cooperativas, vale decir, 131 más que en 1962. Vale la pena consignar que en 1926 sólo funcionaba una cooperativa en la provincia; en 1934, 35; en 1944, 72, y en 1954, 546.

Lo llamativo es que nuestra provincia ocupa el primer lugar en el renglón de cooperativas tamberas, con un total de 240 sobre 503 existentes en todo el país (datos de 1962). También ocupa el primer lugar en cooperativas ganaderas, con 17 sobre 46. En cambio, ocupa el segundo lugar en cooperativas de consumo, con 60 sobre 289; cooperativas de crédito, 66 sobre 313; agrícolas, 134 sobre 552; algodoneras, 7 sobre 44; de provisión, 43 sobre 140; de enseñanza y escolares, 8 sobre 29, y hortícolas, 3 sobre 16.

El tercer lugar en cooperativas eléctricas, con 108 en 557; cooperativas de seguros, 8 sobre 58, y el cuarto lugar en cooperativas de transporte, con 10 sobre 110.

Como se ve las cifras son concluyentes y certifican un impulso cooperativista, sobre todo agrario, que permite prever un porvenir en que el cooperativismo se haya generalizado casi totalmente en la actividad económica.

Cooperativas de segundo grado

En cuanto al cooperativismo de segundo grado se pueden citar la Unión de Cooperativas de San Carlos y la Fábrica de Mantecas SanCor (tamberas), Cooperativa Arco Iris (de consumo), Instituto Movilizador de Fondos Cooperativos (de créditos), Rosafe, Unión Cooperativas Arroceras y Unión Cooperativas Ganaderas (agropecuarias).

Casos únicos

Como casos únicos en la provincia, por el género de actividad que desarrollan, hay que mencionar al Banco Rural de Sunchales; la Cooperativa de Inseminación Artificial, que funciona en Venado Tuerto; la Cooperativa de Fumigación de Gálvez, Residencial Fisherton, Cooperativa Limitada de Urbanización y la Unión de Cooperativas Ganaderas de Rafaela.

SanCor

SanCor ha llegado a ser un ejemplo por su organización, su potencial económico y la forma en que su desarrollo le ha ido permitiendo abarcar más y más actividades. Fue fundada en 1938, alcanzando rápidamente evolución. Más tarde la reforma de estatutos, estableciendo la no reelección de los miembros del consejo, permitió que se eliminaran las ambiciones y todo lo que atentara contra los intereses superiores de la cooperación.

En SanCor se viene desarrollando una importante acción educativa para lograr un incremento de técnicos en el agro, lo que se hace mediante el periodismo, con una revista informativa y especializada y con boletines periódicos.

Además cabe mencionar como muy trascendente la tarea que desarrollan los centros juveniles, en los cuales se imparte instrucción cooperativa. En los cursos que se dictan intervienen jóvenes provenientes de todos los puntos cardinales del país.

Cooperativas de crédito

En los últimos tiempos se ha observado un aumento en el número de cooperativas de crédito. Actualmente existen 90 inscriptas y 14 en trámites de inscripción. Es indudable que su actividad tiene una gran influencia económica, puesto que otorgan préstamos a todo asociado aunque no tenga solvencia material.

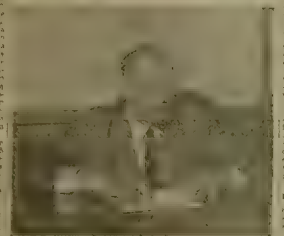
Cooperativismo urbano

Como ya dijimos, el cooperativismo en nuestra provincia es sobre todo, agrario. El urbano no ha tomado todavía la proyección que es indispensable para que tenga influencia económica. Es probable que en el futuro inmediato, con la difusión de la cultura cooperativa, se vaya extendiendo la adopción de ese sistema en el ámbito ciudadano.

El Congreso de la Nación y los problemas del agro

Por primera vez el Congreso de la Nación se traslada al campo para escuchar ... un problema nacional ... fundamental importancia ... campesino en la tierra que trabaja.

El 31 de diciembre de este año y el 31 de mayo de 1966 ... de arrendamientos y aparcerías rurales ... el P.E. y el Congreso Nacional ... el diputado nacional Sr. Damián para formularle algunas preguntas.



El presidente de la comisión de agricultura de la Cámara de Diputados de la Nación, Sr. Salvador Damián, formulando declaraciones para EL LITORAL

Estudios de los problemas agrarios

Digamos, antes de seguir adelante, que el Sr. Damián ... en la Legislatura provincial ... fue diputado nacional ... siempre han rendido mandato a dos años".

El Sr. Damián ha ... siempre en su labor ... problemas del agro. Productor ... En ese sentido su labor en la Comisión de Agricultura y Ganadería es ponderable ... Es precisamente en el seno de las comisiones donde los legisladores vuelcan toda su capacidad y experiencia ... nos expresó el Sr. Damián.

Antecedentes de la ley 14.451

Tras una breve conversación que nos permite conocer ... el Sr. Damián ... el Congreso para ... al hombre campesino, iniciamos nuestra conversación sobre el tema de fondo.

—¿Cuáles son los antecedentes de la ley de prórroga de los contratos de arrendamiento y aparcerías rurales en ...?

—La ... ley 14.451 ... errores e imperfecciones.

—¿Podría señalarnos algunos de esos errores?

—Uno de los fundamentales ... del Art. 9 de la ley que dio lugar a ... Buenos Aires ... Córdoba ... presidente de la Nación, Dr. Arturo Illia ... la gravedad del problema ... aclaratorio del Art. 9o. en cuestión, el que fue aprobado ... con lo cual quedarán prorrogados todos los ... conforme con la letra ... ley 14.4...

Entrevistas con los interesados

Los contratos de arrendamiento ... interrogamos al diputado Damián:

—¿Qué planes tiene la comisión que Ud. preside, frente al inminente vencimiento de los contratos de arrendamientos y aparcerías rurales?

—La Comisión de Agricultura ... presentarán al Congreso. Incluso tengo entendido que el P.E. también viene trabajando ...

... definitiva al problema del agro argentino. Ya el P.E. lo manifestó ...

—¿Y Ud. qué opina al respecto?

La reforma agraria

¿Cómo cree Ud. que debe encararse una reforma agraria en el país?

—A su juicio ¿cuál sería el sistema de pago más adecuado?

—¿Qué condiciones cree que debe reunir una reforma agraria nacional?

—La reforma agraria debe ...

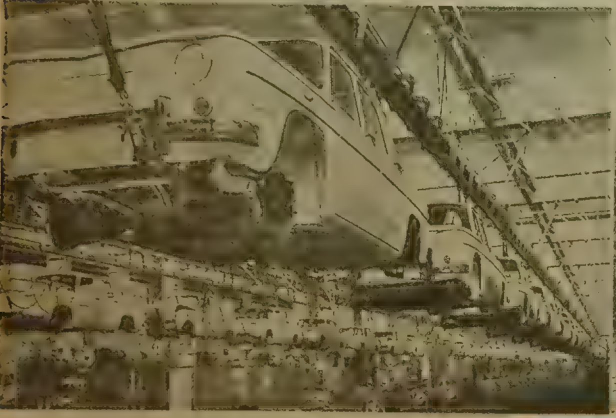
¿Qué opina de los planes de reforma agraria del gobierno de Santa Fe?

—Entiendo que el gobierno de Santa Fe ... por su acción ... todos sus detalles.

EL LITORAL

SANTA FE, miércoles 2 de setiembre de 1964

El automóvil: signo y pulso de la época





EL automóvil reproduce en su biografía cincuentenaria la asombrosa historia del desarrollo industrial del mundo en el último medio siglo y convoca significativamente, en los diversos fases de su industrialización y comercialización, a naciones y regiones de las más opuestas latitudes que contribuyen con los materias necesarios a su construcción y funcionamiento. Su industrialización pone en marcha múltiples engranajes de la actividad humana y proporciona trabajo a millones de hombres de todo el mundo, desde los braceros de los algodonales y las plantaciones de caucho de Asia y América del Sur, hasta los químicos y diseñadores industriales de Europa, América y algún otro continente: ingenieros, dibujantes, proyectistas, mineros, obreros especializados, metalúrgicos, textiles, agentes de publicidad, hombres de ciencia, etc., etc.

La industria automotriz es, en Estados Unidos, el más grande consumidor de productos del hierro y el acero —más de 1.580 kilogramos de acero entran en la construcción de un automóvil norteamericano— y, además, emplea anualmente casi 100 millones de kilos de caucho espumoso, 200 millones de kilos de algodón, 100 millones de kilos de lana, 20 millones de kilos de productos químicos, 100 millones de litros de pinturas y lacas, millones de kilos de material plástico...

Todo el poder creador de la inteligencia humana y las riquezas naturales del planeta, conjugados para dar forma y vida al automóvil, signo y pulso de la época...

AL término de 1963 la industria automotriz norteamericana, apenas contaba sesenta y siete años de antigüedad [illegible] de Corea.

La triunfo de la ingeniería

Un examen de la fabricación de automóviles a partir de 1900, año en que se [illegible]

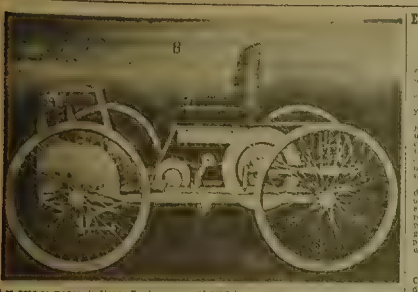
Poco después de 1900 los fabricantes de [illegible] perfectamente intercambiables. Querían que el automovilista pudiera fácilmente reemplazar cualquier pieza de su coche sin necesidad de recurrir a la fábrica [illegible]

Es aún dudoso que los miembros [illegible] sociedad se hayan considerado al principio ingenieros, aunque algunos de ellos lo eran en sistema de vapor, en mecánica y electricidad [illegible] que nadie sabía cómo ensamblar los cambios de precisión ni cómo someterlos a un tratamiento por calor para que conservasen [illegible]

[illegible]

(Pasa a Pág. siguiente)





Las precisas manos de Henry Ford armaron el modelo primigenio que luego se haría famoso en todo el mundo. Tenía dos cilindros y alcanzaba una velocidad tope de 18 kilómetros en la hora. La genial creación de Ford revolucionó la industria norteamericana

EL AUTOMOVIL:

signo y pulso de la época

(Viene de Pág. anterior)

continente [illegible]. Por qué se [illegible] a [illegible] [illegible] o [illegible] de tracción [illegible] a [illegible] por qué, [illegible] y [illegible] el automóvil, que [illegible] [illegible] un artículo de primera necesidad para el pueblo norteamericano [illegible] hasta el punto de que [illegible] a hacer [illegible] derrumbarse?

El hecho es que ninguna de estas preguntas admite una respuesta simple. Todas ellas están de tal manera relacionadas entre sí que para poder contestar inteligentemente una sola, es imprescindible conocer las otras respuestas.

Una nueva frontera

En 1890 la Oficina de Censos de los Estados Unidos declaró cerrada oficialmente la frontera que había impregnado la vida toda del país desde la época de la llegada de los primeros colonizadores a principios de 1600. Dicha declaración daba a entender que, en virtud de no quedar ya tierras desocupadas en las cuales extenderse, podía esperarse que el crecimiento de la nación empezara a detenerse con la disminución del número de oportunidades. Pero en el breve intervalo que sucedió a esa pesimista visión del futuro, algo aconteció en los Estados Unidos que correspondió en la práctica a la apertura de una nueva frontera. Y ese algo fue la adopción del automóvil por el pueblo norteamericano como medio privado de transporte.

Orígenes europeos del automóvil

Una de las mayores singularidades en la historia del automóvil es que no fue inicialmente una idea norteamericana, y no solo sus orígenes se remontan al continente europeo, sino que durante las dos primeras décadas de su vida resultó un vehículo ideal dadas las condiciones prevalecientes por aquel entonces en la Europa occidental, nada adaptable por otra parte a las condiciones del hemisferio occidental.

En la última década del siglo XIX, Europa occidental estaba ya altamente industrializada, en tanto que Estados Unidos seguía siendo en su mayor parte un país agrícola. Gran Bretaña, Francia y Alemania precedieron así a los Estados Unidos en el desarrollo y uso de los vehículos motorizados.

Los grandes conglomerados de obreros industriales de Europa occidental hallábanse concentrados en áreas geográficas relativamente pequeñas, con grandes centros urbanos densamente poblados y unidos entre sí por las mejores carreteras del mundo.

Contrastando con el panorama europeo, la gran mayoría de los 83 millones de habitantes del suelo norteamericano vivían en 1900 [illegible]



1903: Una aventura automovilística: un "Packard" efectuaba la travesía de San Francisco a Nueva York, Estados Unidos, empleando setenta y cuatro días..

labores agrícolas por 18 millones de caballos y de mulas. La enorme extensión de su territorio estaba escasamente poblada. A comienzos de siglo, la única ciudad en todo el sur de los Estados Unidos que contaba con más de cien mil habitantes era New Orleans, unida a otras ciudades, muy al norte, por una vía fluvial. En el resto del país otras comunidades (las más grandes de ellas situadas sobre vías fluviales) estaban, en la década del 90, tratando de conseguir que el ferrocarril pasase a través de sus territorios. A excepción de las vías fluviales y de la naciente red ferroviaria, los Estados Unidos hallábanse aún físicamente desunidos.

Las carreteras (donde las había y si así podía llamárselas) eran en la mayoría de los casos hondonadas infranqueables de viscoso lodo o tramos interminables de profundas huellas de ruedas de vagones, llenos de polvo. Todas las carreteras de superficie dura existentes en 1900 en todo el territorio estadounidense, puestas en cadena una detrás de otra, no hubiesen bastado para unir Boston con Nueva York. De ahí que para la gran mayoría de los norteamericanos los medios de transporte fueran en aquellos tiempos no más eficaces de lo que habían sido cuando se inventó la rueda.

Falta de carreteras

La situación de los Estados Unidos en aquella época, con un inmenso territorio prácticamente virgen de carreteras, resulta virtualmente imposible de imaginar. Para ilustrarla nos remitimos a la respuesta cursada por el Departamento de Guerra de los Estados Unidos al director de un periódico británico que había consultado sobre el uso que el ejército norteamericano daba a los artefactos bélicos de tracción motorizada. La respuesta, firmada por el Jefe de Ingenieros del Departamento de Guerra y fechada el 21 de abril de 1900 rezaba:

"Según mis conocimientos, las máquinas de tracción para caminos no han sido nunca tomadas seriamente en cuenta como medio de transporte del ejército por cuanto la falta de caminos en buen estado hace prácticamente imposible su aprovechamiento". (Resulta curioso destacar que, dos días después de ser enviada esta carta, se realizaba en Inglaterra una gran demostración pública con vehículos motorizados).

Hasta este medio físico, tan manifiestamente hostil, fue sin embargo transplantado el invento europeo por el pueblo norteamericano. El nuevo vehículo, diseñado para ser utilizado en carreteras pavimentadas, tuvo que ser adaptado a su nuevo medio. Los norteamericanos tuvieron pues que convertir un juguete de lujo en un fuerte y resistente instrumento de transporte, ya que, como se recordará, no se construyeron carreteras en una medida apreciable en los Estados Unidos hasta después de la primera guerra mundial. Para esa fecha, ya se estaban utilizando cerca de diez millones de vehículos motorizados en todo el país.

El pueblo norteamericano supo adaptar la nueva herramienta a sus propias necesidades en forma tan hábil y efectiva, que en no más de medio siglo, hubo que fabricar cien millones de automóviles, mientras que en el resto del mundo sólo se produjeron 24 millones.

Nuevo estilo de vida

Al hacer suya esta nueva herramienta, el pueblo de los Estados Unidos creó, en solo cincuenta años, un nuevo medio de transporte y un estilo de vida sin precedentes en la historia.

Con el advenimiento del automóvil y su auge, se abrieron perspectivas ilimitadas para el talento y la iniciativa y más de medio millón de organizaciones mercantiles e industriales, de múltiples tipos y variedades hasta entonces ignoradas, comenzaron a nacer y desarrollarse.

Aproximadamente 10 millones de personas, o sea alrededor de una de cada seis que tienen empleos en los Estados Unidos, trabajan en el ramo de los automóviles. La gente común puede desde entonces trasladarse de uno a otro extremo del inmenso territorio del país con la rapidez y facilidad ni siquiera soñadas en el pasado. La verdad es que no existe prácticamente actividad alguna de la vida humana en la que no puedan verse claramente los efectos de la introducción del automóvil.

Como demostración de la forma y profundidad en que la vida de los norteamericanos ha llegado a verse afectada por esta revolución, basta pensar en las grandes revoluciones económicas o industriales que el automóvil ha producido por imperio de las necesidades de su fabricación: en el milagro de las fábricas modernas, en los fosos, cada vez más hondos, de extracción de minerales, en las flotas de barcos de transporte de minerales que llevan su producción a los hornos, en las selvas de torres de extracción de petróleo, en las interminables marañas de tuberías que llevan el petróleo y el gas natural hasta sus centros de consumo, en las plantaciones de Malaya y en las plantas de elaboración de hilo de Akron. Cada una de estas actividades, fabulosas en sí, no es sino una de las facetas del gigantesco progreso, aún [illegible] haber pasado revista a todos estos aspectos [illegible] [illegible] lo [illegible] [illegible] [illegible] que el automóvil ha introducido en el mundo moderno; y mucho más importantes que esos cambios, por extraordinarios que puedan parecernos, son sus secuelas sociales, culturales y económicas.

Año 1896: Histórica fotografía que muestra a Alex Winton al volante de su primer automóvil. Durant, Dort, Nash, Old, Leland, Buick y los hermanos Dodge, contribuyeron en tiempos heroicos con su esfuerzo al logro de esta fantástica realidad que es la industria automotriz en el mundo. En Estados Unidos se calcula que para 1975, 100 millones de automóviles circularán por sus carreteras

Escuela Técnica del Instituto IKA: imparte enseñanza gratuita y está abierta la inscripción

Industrias Kaiser Argentina informó que se encuentra abierta la inscripción para el ingreso a la Escuela Técnica del Instituto IKA, en la que se imparte enseñanza dentro de planes de estudio aprobados por el Consejo Nacional de Educación Técnica.

Para ingresar directamente al Ciclo Superior (3 años) de la Escuela Técnica del Instituto IKA es indispensable tener aprobado el Ciclo Básico —CFB 3— de Escuelas Nacionales de Educación Técnica (todas ellas) y de Fábricas, especialidad Mecánica, o habiendo cursado el ciclo básico —CFB 3— en otras especialidades en cuyo caso deben rendirse previamente las correspondientes equivalencias. Los aspirantes provenientes de escuelas normales, de bachillerato común o comerciales ingresan en el Curso Complementario Técnico de un año de duración para seguir después en el Ciclo Superior. La edad requerida está entre los 14 y 17 años.

Un examen físico previo determina la capacidad del aspirante no solo para sus clases prácticas sino también para todo su desempeño como alumno incluida la actividad físico-deportiva. El alumno egresa como Técnico Mecánico Matricero Herramentista, título nacional que faculta el ingreso a la actividad industrial en tareas calificadas de producción o en oficinas técnicas. Asimismo, el egresado puede proseguir sus estudios en la universidad en carreras técnicas, con una sólida base.

La enseñanza es absolutamente gratuita. Los alumnos reciben una asignación destinada a gastos menores de mil, dos mil o tres mil pesos mensuales según cursen primer año o el curso complementario técnico, segundo o tercer año. Reciben uniformes de trabajo y un equipo para clases teóricas. Se les provee de un material didáctico muy completo en forma de apuntes preparados por la cátedra con gráficos, esquemas y libros de texto y especiales que forman parte de la biblioteca. También se les provee gratuitamente de los útiles necesarios.

A partir del curso lectivo de 1964, se ha instituido un sistema de becas por mérito independiente de las asignaciones mensuales por gastos. Las becas corresponden al mejor alumno de cada año 4.000 pesos mensuales de marzo a diciembre; al segundo y tercero en orden de méritos de cada año (3.000) pesos mensuales de marzo a diciembre y al mejor alumno de cada división al finalizar cada trimestre (2.000) pesos mensuales durante el trimestre siguiente. Se otorgan también medias becas trimestrales a los cinco mejores alumnos por orden de mérito después del primero, en cada división, con 1.000 pesos mensuales durante el trimestre siguiente. El orden de mérito se determina computando las calificaciones de materias [illegible] y aptitud profesional según lo establece el reglamento interno del Instituto.

El plan de estudios técnicos de la escuela comprende los siguientes cursos: 1er. año: Análisis Matemático, Electrotecnia, Estática y Resistencia de Materiales, Dibujo Mecánico, Inglés, Banco Mecánico y Mecanización, Instrucción Civil y Variedades, Herramientas y Dispositivos. 2do. año: Elementos de Máquinas, Inglés Técnico, Dibujo Mecánico, Legislación del Trabajo, Hidráulica y Termodinámica, Máquinas Motrices, Laboratorio y Ensayos Industriales. [illegible] 3er. año: Inglés técnico, Construcción de Matrices, Máquinas Herramientas Especiales, Proyecto y Diseño de Máquinas Herramientas, Organización Industrial, Laboratorio, Ensayos de Máquinas.

La Escuela Técnica del Instituto IKA inició sus clases el 2 de mayo de 1962, con 112 alumnos [illegible] [illegible] estudiantes [illegible] cargo de 18 profesores y 19 instructores.

Los interesados podrán informarse en [illegible] [illegible] IKA de todo el país donde serán atendidas sus consultas y se entregarán formularios de ingreso.

Dos santafesinos recorrieron en Francia las plantas Régie Nationale des Usines Renault

Vista aérea de la planta de Billancourt, la más importante de las once que Régie Nationale des Usines Renault posee en Francia. Esta se encuentra a orillas del Sena y trabajan en ella 35.000 personas.

[illegible] no sólo obedece a la de[illegible] [illegible] conseguido.

Las plantas

[illegible]

Expresan nuestros interlocutores que [illegible] son las plantas de Renault por terri[illegible]

Se[illegible] cuarenta y ocho mil 462 metros cuadrados cubiertos es el área de Billancourt y trabajan en ella 35.000 personas. Aquí se realizan forjas y fundiciones. Se fabrican motores y órganos mecánicos [illegible] automóviles [illegible] En Billancourt funciona además el Centro [illegible] donde se efectúan [illegible]

De Mans

[illegible] Le Mans posee 18.[illegible] metros [illegible]

[illegible] Le-Roy, Orleans y Gudmand y Salbris. En el primer lugar se fabrican los muelles de suspensión y piezas mecánicas de diversa índole; en Orleans se trabaja en material de [illegible] que en el último lugar se encuentran los grandes aserraderos que abastecen a las distintas plantas de la madera necesaria, cortada y medida.

Política social

Aparte del potencial de producción de la Renault y de su perfecta distribución y organización, nos dicen los Sres. Bolatti que la Régie Nacional posee una línea en el orden [illegible] al que ha logrado garantizar a su personal un estatuto sumamente ventajoso.

En efecto, nos dicen que la Renault, al firmar desde 1950 los acuerdos de empresa con las organizaciones sindicales, fué como objetivo establecer una política contractual basada en un cúmulo de disposiciones que confieren al personal, garantías cada vez más completas y sólidas.

Desde 1955 los acuerdos garantizan al personal de Renault un aumento mínimo de salario que alcanza al 4 por ciento anual. [illegible] por ciento [illegible] días feriados [illegible] como si hubiesen sido laborables.

Nada escapa al criterio empresario de Renault en lo referente a la protección del [illegible]

Aspecto interior de la usina de Billancourt, donde puede apreciarse gran número de unidades ubicadas en fila, listas para recibir el toque final de los técnicos y luego los ensayos de pista.

Poca historia

[illegible]

Flint

[illegible]

Creon

[illegible]

El relato

[illegible]

... en lo que respecta a la remuneración y el cual se distingue como el "job evaluation".

Vivienda

A fines de 1962 dicen los Sres. [illegible] Renault había construído más de [illegible] viviendas para su personal rebasando los límites legales. En ellas fueron alojados obreros y empleados de las plantas [illegible] para los de Billancourt, lo cual supone un adelanto de más de 30 millones de francos respecto de sus obligaciones, o sea 4 años y medio de cotizaciones.

Reflexiones

El relato de los señores Bo[illegible] y agradable de la mayoría de lo que vieron en su gira por Francia respecto a la fábrica Renault, podría extenderse y recopilarse en un tomo [illegible] se favorablemente en la economía general.

Asombra sin dudas la capacidad productiva de Renault y su fabulosa organización [illegible] que propende al bienestar de [illegible] trabajo permanente y bien remuneradas.

Tiene que alcanzar proyecciones mundiales una marca como Renault [illegible] fábricas [illegible] Oceanía Australia y Nueva Zelandia.

Además, los vehículos Renault se fabrican con licencia de la marca en Brasil (Willys Overland do Brasil), Argentina (Industrias Kaiser Argentina) y en Japón Hino Motor Ltd.

Todo esto señala el verdadero calibre de una fábrica como Renault que extiende por el mundo los beneficios dimanados de una producción [illegible] que alcanzó en 1962 en Francia a 565.555 vehículos, representando esa cifra el 37 por ciento de la producción total francesa.

Hay que añadir que Renault exportó en cinco años más de un millón de automóviles, [illegible] extranjeros, hábilmente explotados y garantizados por una fabricación que responde con amplitud al reclamo de los más exigentes en materia de automoviles.



Vista de una de las naves de prensa que la Régie Renault posee en Flint. Aquí se realizan operaciones de embutido mediante el sistema de prensa que se observa y cuya potencia alcanza a 2.000 toneladas.

En 1963, por primera vez, se fabricaron en el mundo más de 20 millones de vehículos

Por primera vez la producción [illegible] de automotores [illegible] en el [illegible] ha [illegible] el tope de 20 millones de vehículos [illegible] tanto que en los Estados Unidos sólo se acercó en ese año a la cifra record de 1955, la producción europea en el [illegible] de los últimos ocho años se multiplicó por 2,5.

En el plano mundial el ritmo de crecimiento [illegible] un 13 por ciento en 1963. Ese crecimiento fue en Estados Unidos del 1[illegible] por ciento [illegible] 18 % en Europa y [illegible] más de 30 por ciento en Japón. A partir de 1954 se han producido nuevos progresos en la mayor parte de los países productores.

Ahora bien: este crecimiento de la producción automovilística, ¿puede prolongarse indefinidamente? Es la pregunta que nos formulamos en la actualidad. Frente a esta [illegible], ¿cómo se presenta en la actualidad la situación de la industria del automóvil en los principales países productores?

En los Estados Unidos

Sin llegar a su cifra récord de 1955 (más de 9,2 millones de vehículos), los Estados Unidos han sobrepasado holgadamente la producción de 1962, con 8,98 millones de vehículos, de los cuales 7,5 millones corresponden a automóviles particulares.

De ese total, la General Motors fabricó más de 4,6 millones, de los cuales, 4 millones son coches particulares. Esta gran empresa, considerada como la más grande del mundo, aumentó sus ventas en un 9 por ciento los automóviles y en un 20 por ciento los camiones. Este grupo fabrica él solo la mitad de la producción total de los Estados Unidos y la cuarta parte de la producción mundial. Sus planes de expansión son muy grandes. Este año y el venidero de 1965, piensa invertir dos mil millones de dólares en planes de expansión [illegible] que le permitirá ampliar su capacidad de producción en un 20 por ciento.

En segundo lugar viene la Ford, con una producción de 2,35 millones de vehículos, de los cuales 1,93 millón son particulares. Ford fabrica, pues, la cuarta parte de la producción norteamericana. En sus planes de expansión figuran alrededor de 500 millones de dólares.

El tercer lugar en los Estados Unidos le corresponde a Chrysler, que fabricó 1,14 millón de vehículos de los cuales más del [illegible] son particulares. El progreso de esta compañía fue comparativamente el mayor, pues aumentó en un 45 por ciento sobre la producción de 1962. En los próximos cuatro años la empresa invertirá mil millones de dólares en su expansión industrial.

Las importaciones de coches en los Estados Unidos fueron en 1963 de 398 mil unidades, contra 339 mil en 1962. Alemania ocupa el primer lugar como importador con 284 mil coches, siguiendo Gran Bretaña con 68 mil y Francia, con 23 mil.

Alemania

Con 2,66 millones de vehículos fabricados, Alemania ocupa el primer lugar entre los países europeos en 1963. La progresión sobre el año anterior fue del 13,2 por ciento. De aquella suma total corresponden a los coches particulares 2,18 millones.

La marca Volkswagen sigue ocupando con holgura el primer lugar entre las compañías productoras con 1,13 millón. Siguen Opel con 570 mil, Ford con 365 mil, Daimler-Benz (Mercedes) con 303 mil (incluyendo el Auto Unión). Se consigna en el artículo que la producción de Volkswagen se ha mantenido estacionaria en 1963 y que en el plano mundial ocupa ahora el cuarto lugar pues fue desplazada del tercero por Chrysler. En cambio, aumentó sus exportaciones en un 14 por ciento, lo que le permitió compensar los resultados del mercado interno. Opel aumentó su producción en un 50 por ciento y Ford Taunus en un 26 por ciento. A estas dos filiales del grupo americano le han correspondido una producción del 30 por ciento del total de Alemania contra el 26 por ciento en el año 1962.

Alemania exportó en 1963 un total de 1,33 millón de coches, lo que representa un aumento del 20 por ciento sobre 1962. Como se ve, exporta cerca del 50 por ciento de la producción. La importación de marcas extranjeras en [illegible] alemana llegó a 135 mil vehículos, contra los [illegible] mil en 1962. Los fabricantes alemanes [illegible] construir 3 millones de vehículos en el año en curso, para lo cual confían en las exportaciones, pues el mercado interno comienza a saturarse.

Gran Bretaña

La producción británica ha obtenido una nueva cifra récord con algo más de 2 millones de vehículos en 1963, de los cuales 1,6 corresponden a coches particulares.

Este aumento se debe en buena medida a [illegible] fiscales [illegible] puesto de compras, que le ha permitido tonificar el mercado interior. En efecto, las ventas en el mercado interno sobrepasaron el millón de unidades, con un aumento del 32 por ciento sobre 1962. La industria británica sólo trabaja con el 70 por ciento de su capacidad.

La marca BMC encabeza a los productores, con 760 mil vehículos, siguiendo Ford, con 588 mil; Vauxhall, con 250 mil y Standard Triumph con 110 mil. Las dos filiales del grupo americano Ford y Vauxhall, fabrican el 41,6 por ciento de la producción total. Las exportaciones fueron nuevamente muy buenas, llegando a 773 mil unidades en 1963, de los cuales 615 mil corresponden a coches particulares. Se importaron en el mismo año, 52 mil coches. En el primer trimestre de 1964 a pesar de los conflictos sociales suscitados en marzo, la producción fue un 32 por ciento mayor que los tres primeros meses de 1963.

Francia

Entre los países fabricantes de mayor número de automóviles Francia conserva el cuarto lugar después de los Estados Unidos, Alemania y Gran Bretaña. En 1963 construyó 1,73 millón de vehículos de los cuales 1,46 millón corresponden a coches particulares. Globalmente la progresión con respecto al año anterior fue de 11,4 por ciento. Las [illegible] de [illegible] en un 18 por ciento sobre 1962 y 4 por ciento de las ventas al exterior estuvo dirigido a los países del Mercado Común.

Del total de coches fabricados, la empresa Renault ocupa el primer lugar con 6?4 mil, siguiéndole en [illegible] Citroen con 437 mil, Peugeot con 2?? mil, Simca con 2?? mil, Panhard con 32 mil, Berliet con 1? mil, Hotchkiss con 4 mil, etcétera.

Japón

Como se dijo al comienzo, a Japón le ha correspondido el mayor progreso en 1963, con el 29,6 por ciento global y el 31,7 por ciento para los coches particulares. Se nota [illegible] gran [illegible] de 217 por [illegible] contra 67 por [illegible].

[illegible] de automotores contra 991 mil del año precedente. La producción de los coches particulares fue de 408 mil, suma sobrepasada holgadamente por la de los vehículos utilitarios que fue de 875 mil. En este último renglón, Japón ocupa el segundo lugar en el mundo, después de los Estados Unidos. La fábrica de mayor producción fue Toyota con 318 mil unidades, siguiendo Nissan con 268 mil, Isuzu con 79 mil, Prince con 39 mil e Hino con 38 mil. Las exportaciones llegaron a los 98 mil vehículos con un aumento del 46 por ciento sobre el año anterior. Para 1964 se espera fabricar alrededor de 1,5 millón de vehículos.

Italia

Este país hizo un buen avance en 1963 —más del 24,5 por ciento— llevando su producción a 1,17 millón de vehículos, de los cuales 1,1 millón de coches particulares. Se puede creer empero que las medidas tomadas recientemente contra la inflación pueden frenar su desenvolvimiento. Es así que los fabricantes han reducido el horario de trabajo y Fiat espera una disminución en más del 25 por ciento de las ventas interiores.

Se sabe ya que Fiat es el primer fabricante italiano, con 956 mil vehículos en 1963, o sea el 81 por ciento del total que se construyen en el país. Le sigue Alfa Romeo, con algo más de 54 mil coches. Las exportaciones en ese año fueron de 305 mil vehículos, lo que supone una disminución con respecto al año anterior en que llegaron a 319 mil. Se importaron casi [illegible] mil coches.

Canadá

A pesar de que Canadá como fabricante de automóviles ha sido sobrepasado por la URSS desde el año 1957, a partir de 1963 aquel país ha vuelto a colocarse en el séptimo lugar entre los países fabricantes de automóviles. Su producción se elevó en efecto a 654 mil vehículos en 1963 con una progresión del 18 por ciento.

La URSS construyó 587 mil vehículos en 1963 con un aumento del 1,6 por ciento sobre 1962.

	1961	1962	1963
EE. UU.	6 646 000	8 15? 000	8 982 000
Alemania	2 147 000	2 3?6 000	2 687 000
G. Bretaña	1 464 000	1 674 000	2 011 000
Francia	1 244 000	1 578 000	1 738 000
Japón	814 000	990 000	1 283 000
Italia	7?9 000	946 000	1 178 000
Canadá	388 000	510 000	654 000
URSS	554 000	578 000	567 000
TOTAL	15 000 000	18 000 000	20 670 000

Principales fabricantes

	1963
G. Motors (EE.UU.)	4.531.431
Ford (EE.UU.)	2.358.333
Chrysler (EE.UU.)	1.143.278
Volkswagen Alemania	1.132.080
Fiat Italia	956.4?8
B.M.C. G. Bretaña	[illegible]
Renault Francia	645.097
Ford G. Bretaña	[illegible]
Opel Alemania	570.?93
American Motors EE.UU.	481.967
Citroen Francia	437.793
Ford Alemania	365.369
Toyota Japón	318.495
Daimler Benz Alemania	303.888
G. Motors (Canadá)	291.000
Peugeot Francia	2?7.169
Simca Francia	2?1.463
Nissan Japón	268.??5
Vauxhall G. Bretaña	250.000

Ruedas Protto en la exposición alemana

Desde el 19 de setiembre al 4 de octubre se desarrollará en Berlín la IV Exposición Industrial de Alemania de la que participará nuestro país.

La secretaría de Comercio ha invitado a concurrir a esta importante muestra internacional a S. A. Protto Hnos., que tendrá un amplio "stand" en la sección denominada Socios para el Progreso integrada por los países de América latina.

En este pabellón, Protto Hermanos exhibirá toda la línea de sus ruedas y llantas para tractores, camiones, camionetas y coches, producidas en su moderna planta de San Nicolás con licencia de Lemmerz de Alemania y Good Year de Estados Unidos, y una sembradora - abonadora marca Simplex, evolucionada máquina agrícola que la empresa produce íntegramente en su fábrica de Lomas de Zamora.

Desde el oscuro origen de la rueda hasta el lujoso y moderno automóvil de la actualidad

Todos los inventos que de una manera u otra han dejado huellas indelebles en la historia de la humanidad fueron aquellos que gravitaron o [illegible] en relación con la comunicación entre los pueblos.

La [illegible] primero, hace [illegible] navegar [illegible] a través del océano, así como la maravilla que se llama imprenta han operado una [illegible] inusitada en el desenvolvimiento humano a lo largo de las edades. Esto es una [illegible] y puede decirse con entera propiedad la gran conmoción que habrá causado en las costumbres de clanes y tribus, hace cuatro o cinco mil años, quien hizo funcionar por vez primera ese instrumento mecánico al cual llamamos rueda.

El grabado muestra lo que probablemente sea la primera rueda. Fue hallada en un bajorrelieve que data de 4.000 años antes de Cristo

Oscuro origen

No es nada improbable que mucho antes que el hombre alcanzara un grado aceptable de cultura, reuniendo cualidades morales y artísticas, materiales e intelectuales que echaron las bases de lo que en el presente entendemos por civilización prehistórica, ya el poder creador de su mentalidad haya concebido la idea de la rueda o de algún otro elemento parecido utilizable como medio de locomoción.

Pero nadie puede señalar con plena exactitud cuándo ni quién inventó la rueda: sus oscuros orígenes se pierden en la cabalgata de los siglos, quedando esta conquista, surgida de la imaginación del hombre como un hallazgo original y completamente suyo, velada por la oscuridad del tiempo y los milenios.

Hipótesis

Pero este invento que sirvió para derribar distancias y destruir el primitivo aislamiento, [illegible] a los pueblos [illegible] mantenida durante [illegible] años [illegible] de los [illegible] mil años antes de Cristo, en pleno esplendor del emperador [illegible] arqueológicas llevadas a cargo en [illegible] un bajorrelieve [illegible] antigüedad que se extiende más allá de los cuatro mil años antes de Cristo donde aparece un carro de dos ruedas en forma de discos tirado por una [illegible]. Este mismo sistema de ruedas se encuentra en los [illegible] descubiertos en Suiza, en las terracotas de ciertos sepulcros de Golasec[illegible] y Terni en Italia y en las antiquísimas pinturas halladas en Egipto.

Invento euroasiático

Pese a sus oscuros orígenes, la rueda es un descubrimiento exclusivo del mundo euroasiático puesto que las civilizaciones del Nuevo Mundo solamente la aplicaron después de la llegada de los conquistadores españoles. Por lo tanto el privilegio de su invento hay que atribuirlo a Eurasia casi sin discutir.

Conciencia de su valor

Una vez que el hombre se dio idea cabal de la utilidad que podía obtener de tan sencillo instrumento agudizó su ingenio y creó más tarde el eje y, como una consecuencia inmediata, el carro. Aquellas ruedas eran de piedra, madera o metal en forma de un disco hasta que la experiencia y sucesivos progresos permitieron la creación y adaptación posterior de los primeros rayos, obra directa de la mentalidad sumeria y asiria en época del emperador Hamurabi, de Babilonia.

Aplicación útil

Tremendamente importante para el mundo antiguo resultó este invento. Las cargas ya no eran llevadas a pulso, ni sobre el hombre, ni arrastradas y no hubo ya necesidad de montar sobre el lomo de un buey para ir de un lado a otro. El burdo carro inicial fue estilizándose hasta alcanzar formas gráciles y que por los materiales de que estaban construidos —luego de que el hombre echó mano de los metales— exhibían solidez y agilidad, tales como los célebres carros etruscos de Fabiano y de Spoleto.


1.600 años antes de Cristo ya habían sido aplicados los rayos a la rueda. Este carruaje egipcio de guerra lo demuestra con claridad

Una profecía

Roger Bacón, padre de la ciencia experimental, en uno de sus célebres ataques a la [illegible] de su escrito: "En el futuro los navíos navegarán sin remeros y guiados por un solo hombre podrán surcar el líquido elemento a mayor velocidad que si fueran impulsados por mil brazos. Se construirán carros que se pondrán y se mantendrán en movimiento sin la utilización de la fuerza impulsiva o el tiro de una bestia. Y existirán máquinas volantes que al batir el aire con alas artificiales podrán transportar a un ser humano a la manera de un animal volador". El contenido de esta profecía admirable llegó a concretarse en forma total y el hombre sobrepasó este cálculo y muchos otros posteriores.

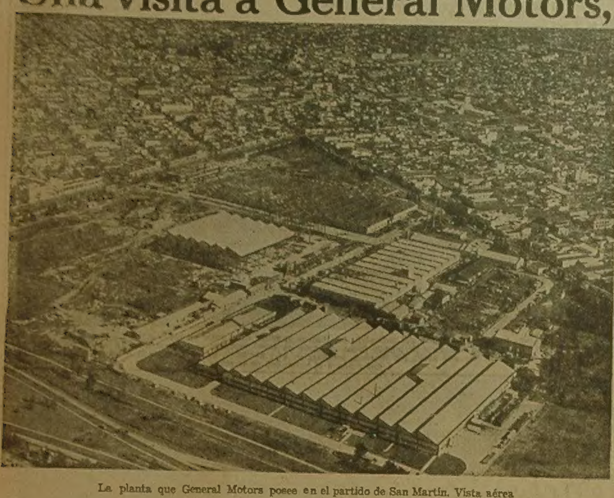
Realidad maravillosa

Necesitóse inventar la rueda para la maravillosa realidad presente. Pasando por los carros etruscos y romanos y los más simples rodados creados por la mente del ser humano, de cuya riqueza diera muestra Leonardo de Vinci en 1499 al diseñar y construir un triciclo de autopropulsión a resortes, desembocamos de repente en un mundo mágico, casi irreal, donde el lujoso automóvil se adueña de las carreteras y reduce a cero las distancias.

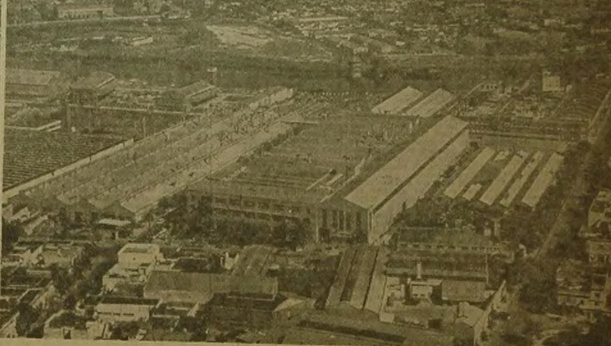
Ha sido dado el gran paso que vislumbraron lejanos soñadores; estamos en la era mecánica más esplendorosa a que haya llegado el hombre mediante su genio y su inventiva. Queda la rueda sumida en la niebla oscura que vela su nacimiento. Pero la realidad presente, que parece cosa de magia, la ha ubicado en el concierto de los elementos irreemplazables para el progreso de la humanidad.

La última palabra en automóviles es el Chrysler a turbina y su fabricación contrasta nítidamente con el humilde y oscuro origen de la rueda, implemento cuyo descubrimiento hizo posible el esplendor actual

Una visita a General Motors, emporio de trabajo y ejemplo de una técnica muy avanzada



La planta que General Motors posee en el partido de San Martín. Vista aérea



Una vista de primer plano de la planta que funciona en Barracas

Resulta a veces difícil transmitir a los demás ciertas impresiones, ciertas imágenes que graba nuestra retina en su natural afán por fijar paisajes o lugares que han despertado al máximo nuestro interés.

Pero, apelando a los recursos de la imaginación y de la retentiva, solemos ofrecer un panorama más o menos ajustado a lo andado, visto y oído.

Tal el caso de ese impresionante emporio de trabajo que es la General Motor Argentina con fábrica en Barracas y planta en San Martín. Allí está resumido el esfuerzo y la capacidad del empresario y del hombre de trabajo argentino, del técnico, del especialista, del administrativo y de todos aquellos que de una manera u otra propenden al progreso general de la Nación.

Breve historia

General Motors Argentina S.A., comenzó su movimiento industrial y comercial en nuestro país en el año 1925, lo cual expresa que a través de casi cuarenta años ha venido contribuyendo a la riqueza nacional.

El primer establecimiento de la General Motors Argentina se levantó inicialmente en la antigua calle Garay Nº 1 y contaba con 9 mil metros cuadrados de superficie, saliendo de esa planta en abril de 1925 el primer coche Chevrolet armado en el país.

Tres años más tarde se trasladó a Barracas, Río Limay 1725, desarrollándose en tal forma que en la actualidad se estima en 30.000 metros cuadrados la superficie cubierta, enclavada en un solar de alrededor de cuatro hectáreas.

Diez años más tarde, en 1938, dando concreción a la aspiración de ampliar más las existencias, se adquirieron 30 hectáreas de terreno en el partido de San Martín, en las cuales, en el presente, existen 72.000 metros cuadrados cubiertos, lo cual da una idea somera de la potencialidad y deseos de progreso de una verdadera entidad laboral nacional.

Más de 3.500 personas integran el personal de General Motors Argentina S.A., entre personal administrativo y de fábrica, después del reducido e incierto número de comienzo.

Nuestra visita

La visita realizada a este gigantesco lugar de trabajo, donde se está forjando en gran medida la grandeza y potencialidad económica del país, resultó sumamente provechosa y contamos en todo momento con la gentil atención de quiénes tienen en sus manos los destinos de algo que gravita directamente en el poder adquisitivo del hombre de trabajo.

La planta de motores en San Martín cuenta con una superficie cubierta de 18.000 metros cuadrados, trabajando en ella un promedio de 300 operarios, excluyendo supervisión, mantenimiento, empleados, etc.

En dicha planta se maquinan las piezas para la producción de motores Chevrolet y Bedford, produciéndose cuatro tipos diferentes de motores que involucran alrededor de quince opciones distintas, en las cuales se encuentran comprendidos automóviles, camiones, pick-ups y repuestos de uso industrial.

Aparte de motores, la planta produce dos modelos de cajas de dirección, que son aplicadas a vehículos producidos por General Motors Argentina S.A. y marcas competitivas.

Planta Nº 1

Aquí existe un área cubierta que alcanza a los 8.000 metros cuadrados y está destinada a la manufactura liviana. Alrededor de 100 obreros sin contar supervisión, mantenimiento y empleados, se desenvuelven en este lugar. Piezas de importancia son fabricadas aquí; sobresaliendo dos clásicos modelos de baterías, Argemo y Delco, con más o menos treinta opciones; también se fabrican cuatro tipos distintos de elásticos, encontrándose en actividad además la planta de galvanoplastía, herrería, carpintería, tratamiento térmico y máquinas roscadoras. Funcionan además oficinas y talleres de mantenimiento, ingeniería de planta, laboratorio de procesos y área de almacenamiento de suministros.

Planta de prensa

Nuestra recorrida por el perímetro fabril de General Motors Argentina en San Martín, llega a la planta de prensa, donde hay una superficie cubierta de unos 12 mil metros cuadrados, trabajando un grupo de hombres que alcanza a 150 en la producción propiamente dicha, excluyendo al resto que comprende administrativos, supervisión y de mantenimiento.

En este sector se lleva a cabo la fundamental tarea de estampado de las piezas que serán usadas más tarde en el vehículo. Cuatro líneas de siete prensas cada una con capacidad desde 150 a 1.600 toneladas funcionan allí. Soldadura, máquinas guillotinadoras y agujereadoras, realizan su perfecta función aquí.

Planta No. 2

Diecinueve mil metros cuadrados cubre esta planta destinada principalmente a depósitos de repuestos, Diesel service, depósito de suministros, oficinas, laboratorio de ingeniería taller experimental y otras operaciones auxiliares.

Aquí trabajan alrededor de 60 obreros de producción, los cuales se desenvuelven en un área que ocupa más o menos el 20 por ciento de la superficie. En ella se arman las carrocerías de los coches Chevrolet, cuyo toque final es recibido en la planta de Barracas.

Sincronización

Es tal la organización de General Motors Argentina S.A., que todo se realiza en perfecto deslizamiento podríamos decir. Desde el despacho de las unidades, que ocupa una hectárea y media, hasta el sistema de cisternas y bombeo, que aseguran el suministro de agua, pasando por los principales tableros de la compañía, que son alimentados por la propia usina de alta tensión y SEGBA, recorriendo los generadores Diesel, de los cuales hay tres unidades de 1.000 kw. de potencia cada una, hasta la sala de máquinas que posee dos calderas que queman gas natural o Diesel Oil y producen vapor saturado a unos 13 kgos. por centímetros cúbicos de presión; el panorama es uno solo: perfecta sincronización y absoluta concordancia en todos los órdenes. Esto puede extraerse de la rápida visita que efectuamos a la planta de San Martín.

Visita a la planta de Barracas

La visita que efectuamos a la planta de Barracas, luego de la realizada a San Martín, nos permite apreciar que la misma se dedica principalmente al montaje de vehículos automotores fabricados por la Compañía.

Una superficie de 30.000 metros cuadrados cubiertos encierran las pertenencias de General Motors en Barracas. Su existencia data de 1927, cuando se iniciaron los trabajos de construcción, realizándose posteriormente numerosas obras de ampliación, al invertirse nuevos capitales para modernizar la planta y adaptarla a los más modernos procedimientos de producción.

En 1938 se efectuó una expansión de las actividades, frenada desgraciadamente por la segunda guerra mundial, que entorpeció todo anhelo de progreso durante un período que alcanzó a la década.

Es verdaderamente maravilloso ver como se expande una industria de tantas posibilidades como la automotriz. En Barracas nos damos idea cabal de lo que puede el ingenio humano y la razón puesta al servicio de la comunidad y de los altos intereses de la Nación.

Nada escapa a la sagacidad de ingenieros y técnicos. Nuestro primer paso es por la zona donde se construye la cabina de la pick-up Chevrolet y del camión Bedford, en la Sección Carrocerías. Aquí tenemos oportunidad de apreciar la calidad del operario argentino y la amplitud de recursos de una compañía que valora al cien por cien el material humano a su cargo.

El tapizado, instalación del volante, parabrisas, tablero y partes eléctricas se efectúa en la Sección Tapicería, tarea a cargo de operarios especializados que realizan su trabajo a la perfección. Más adelante se puede apreciar en todos sus detalles el armado del chasis e inclusive se puede observar la colocación del motor, procedente de la planta de San Martín. La unión de la cabina y el chasis completo, además de los trabajos auxiliares hasta completarse el vehículo son apreciados en una serie de detalles que conforman una sincronización de extraordinaria perfección. Por último pudimos ver la etapa decisiva en la cual se aprecia a la unidad completa salir de la planta de montaje por sus propios medios, guiada por un operario. Como punto final del recorrido tuvimos ocasión de comprobar en la forma que son manejados los componentes y materiales que provienen del exterior y los de fabricación nacional.

Remachado en frío del chasis Bedford

Componentes nacionales

El nuevo programa de fabricación nacional reglamentado por el decreto 3693/59, obliga a que los componentes importados del vehículo disminuyan paulatinamente a medida que aumentan los de fabricación nacional. General Motors Argentina se encuentra empeñada en cumplir al pie de la letra con este mandato, hasta demostrar que el número de los elementos que forman parte de la fabricación de Chevrolet y camiones Bedford van en progresivo aumento. Dentro de pocos meses la compañía fabricará íntegramente el motor para camiones y colectivos. Algunos de los componentes nacionales que entran en la línea de General Motors Argentina son estos: caja de la pick-up, paragolpes, ruedas, neumáticos, luces de paro, parabrisas y ventanas, líneas de conexión, viseras de parasol, asientos, baterías, amortiguadores, espejos retroscópicos, radios, calefactores, radiadores, bobinas, caños de escape, tanques de combustible, bocinas, correas, viguetas en "L" y otros componentes.

[illegible]

Luego de nuestra visita a este emporio laboral que es la General Motors Argentina con todas sus existencias al servicio de la Nación y de sus habitantes, sobre todo de quienes gozan de una especialización, creemos sinceramente que con compañías como la de San Martín y Barracas, nuestro país tiene necesariamente que avanzar por derroteros de paz y de trabajo, al propio tiempo que de bienestar y riqueza.

Prolongada trayectoria del Sr. Héctor Ems en General Motors



En la visita que realizamos a General Motors Argentina S.A. tuvimos la oportunidad de conocer al Sr. Héctor E. Ems gerente de propaganda y promoción de ventas. El Sr. Ems se vinculó a General Motors en 1928, cuando ingresó a la fábrica que la empresa posee en Alemania. En 1933 fue trasladado a nuestro país para que ocupara el cargo que aún desempeña. En este caso sí que puede decirse con propiedad: toda una vida consagrada a la empresa



La industria, el comercio y el turismo tomaron un impulso extraordinario secundados por el automovilismo deportivo

Al contrario de lo que ocurre en otras actividades, el automovilismo deportivo no comenzó como una necesidad de demostrar capacidad o aptitudes personales. Las primeras pruebas surgieron como lógico imperativo para destacar las condiciones y rendimientos de las máquinas de aquellos tiempos, de muy dispares características.

Los participantes en las pruebas corrían riesgos no lógicamente por la velocidad, sino por la inseguridad de aquellas máquinas sometidas a esfuerzos para los cuales no habían sido preparadas. El empeño de aquellos quijotes fue encausándose hacia el perfeccionamiento técnico. Y contra aquellos que hacen hoy críticas contra el automovilismo deportivo está la afirmación incontrastable de que todo el adelanto logrado en la industria automotriz y sus accesorios, ha sido el resultado directo de las pruebas deportivas.

La primera carrera

La primera carrera se disputó el 26 de abril de 1887, siendo un periodista su inspirador: Paul Faussier, quien volcó todo su entusiasmo en el periódico "La Velocipede Ilustré". Se fijó como trayecto el que media entre París y Versailles sobre un total de 31 kilómetros 800 metros.

Para competir se presentó un solo corredor, llamado Bouton con un triciclo a vapor que él mismo fabricara con De Dion y que llevaba el nombre de ambos. La exhibición de Bouton fue seguida por una gran multitud a lo largo de toda la ruta que fue recorrida en 1 hora 14 minutos, a un promedio de 22 kilómetros 714 metros por hora.

La segunda carrera

En 1891 se disputó la segunda prueba, anotándose dos volantes: el mismo Bouton y León Serpollet. Se corrió el 10 de mayo en un circuito de 20 kilómetros alrededor de Longchamps. Ganó Bouton en 41'1" a un promedio de 29 kilómetros 253 metros, y su adversario abandonó. Como se podrá apreciar hubo un pronunciado aumento de promedio.

Otras competencias

Ese mismo año se realizó otra prueba, reservada exclusivamente para triciclos a vapor, por cuanto ya se conocían motores eléctricos. También se presentó a la largada un solo corredor: Lacaux conduciendo un De Dion-Bouton pero no pudo largar, en razón de que el público que fue a presenciar la prueba era tan numeroso que ocupó todo el circuito y la policía no pudo despejarlo.

En 1894 otro periodista, Pierre Giffard auspició desde "El Petit-Journal" una competencia en base a un reglamento realmente revolucionario. La carrera estaba reservada para máquinas de tracción mecánica y contaba de dos pruebas: una eliminatoria sobre 50 kilómetros y una final sobre 126 vueltas entre París y Rouen.

El éxito fue extraordinario por cuanto se anotaron 102 participantes con 37 máquinas a petróleo, 23 a vapor y 6 a gas de carbón, siendo las restantes de diferentes sistemas de propulsión incluido el eléctrico. Quedaron para la final 16 máquinas a petróleo y 6 a vapor.

La prueba se largó el 1º de julio a las 8.30 y finalizaron el recorrido en Rouen 17 de los participantes. El mejor tiempo lo logró un De Dion-Bouton que por no estar encuadrado en las reglamentaciones fue desplazado al 2º lugar, consagrándose primero a un Peugeot seguido de un Panhard-Levassor entre los que se dividió un premio de 5.000 francos. El promedio fue de 22 kilómetros por hora que se consideró excelente teniendo en cuenta la larga distancia recorrida.

Y algo notable: el propietario del "New York Herald" envió un periodista que siguió todo el desarrollo de la prueba en una bicicleta.

En Italia

La fiebre de este tipo de pruebas se trasladó a Italia, Estados Unidos y Gran Bretaña muy pronto. En Italia participaron 5 corredores en la primera competencia, disputada sobre 100 kilómetros, que Daimler —el que empleó el mejor tiempo— recorrió en 6 horas.

En Estados Unidos

En Estados Unidos la primera prueba se realizó en noviembre de 1895, organizada por el "Times Herald" de Chicago, sobre 84 kilómetros. Ganaron los hermanos Duryea en 10 hs. 13 minutos a un promedio de 8 kilómetros 120 metros. Como consecuencia del entusiasmo que le causó esta victoria, Charles Duryea fundó después la primera compañía estadounidense para fabricar automóviles en gran escala: la Duryea.

En Gran Bretaña

Gran Bretaña se sumó también a las organizaciones automovilísticas pero organizando un raid en celebración de la renovación de las leyes que impedían a los automovilistas circular sin hacerse preceder por un hombre a pie con una bandera roja.

Aparece el neumático

Mientras tanto en Francia los coches a petróleo y a vapor sostenían una porfía en la que se impuso ampliamente el primero al ganar un Panhard-Levassor la París-Burdeos y regreso con un trayecto de 1.200 kilómetros. Un hecho notable en esta prueba lo constituyó la presentación de los primeros neumáticos inflados o desmontables inventado por Michelin.

Internacionalización

Sobre el final del siglo las competencias se internacionalizaron participando volantes de varios países. La disputa de la París-Marsella, sobre 1.700 kilómetros, fue un éxito solamente empañado por la muerte de Levassor, que fue así la primera víctima del fervor automovilístico, quien halló la muerte al volcar su coche en un foso, después de embestir a un perro. La prueba fue ganada por Mayade, con Panhard-Levassor, que empleó 67 horas a un promedio de 25 kilómetros 373 metros. Finalizaron la misma 17 de las 32 máquinas que se anotaron.

En este siglo

La primera de las pruebas automovilísticas de este siglo fue la París-Toulouse, de 1.348 kilómetros. Se impuso Levegh con coche Mors, quien hizo el trayecto a razón de 50 kms. por hora.

Los promedios se fueron superando y en la París-Berlín, corrida en 1901 se llegó a los 65 horarios. Tal fue el éxito comercial de esta disputa que el Panhard-Levassor de Famare, clasificado quinto, se vendió en 30.000 francos y otro coche de la misma marca que condujo Charron, en 80.000 francos.

En 1903 se disputó la París-Madrid, sobre 1.380 y se registró un grave accidente del automovilismo, ya que murieron numerosas personas y la competencia debió ser suspendida.

Se sucedieron las competencias y paulatinamente fueron apareciendo los automóvil clubs. También se sucedieron las disputas de trofeos siendo el primero que se puso en juego el "Gordon-Bennet". A este trofeo sucedió la disputa de la copa "Vanderbilt", donada por William Vanderbilt quien vio en las carreras automovilísticas no sólo un interés deportivo, sino la posibilidad de un enorme beneficio para el turismo y la industria automotriz. La primera victoria en esta copa la logró George Heaths con un Panhard de 90 caballos de fuerza.

La prueba en circuito más antigua del mundo es el Gran Premio de Francia, mientras que la primera disputada en caminos abiertos fue la Targa Florio.

Hemos tratado así, someramente, las distintas instancias del período inicial del automovilismo deportivo. De allí en adelante no es posible seguir con detalle la actividad deportiva. Las organizaciones se multiplicaron; surgieron clubs en todas partes; aumentó el número de aficionados y la industria tomó un impulso extraordinario, con generales beneficios para el desenvolvimiento comercial y el progreso del turismo.

1909: Primer gran triunfo del automóvil; un Hudson familiar logra pasar en plena marcha a una calesa, medio típico de transporte de aquella época. A partir de aquel momento se iniciaba una era tan sorprendente en materia automotor que nadie, por frondosa imaginación que exhibiera, habría adelantado el extraordinario progreso que muestra el automóvil de nuestros días.



Un documento perteneciente a la historia: Ralph De Palma, famoso corredor de automóviles del pasado, fotografiado en instantes en que es atendido por sus mecánicos durante una competencia.

"Gacetika"

"Había una vez un hada buena, que lo hacía todo bien . . ."

Es así —y de otra manera sería imposible— como debemos iniciar una crónica rápida y sintética para referirnos a "Gacetika", publicación de Industrias Kaiser Argentina que se edita en Santa Isabel, Córdoba, donde "ebulle" la planta fabril más antigua de la industria automotriz nacional.

"Gacetika" es producto de una conjunción de esfuerzos y de una vocación periodística que emana de un medio ambiente marcadamente propicio como el que crea una Escuela de Periodismo sin parangón en América latina por su importancia y seriedad. De una escuela que se conjuga en el verbo de una sensibilidad provinciana con sentido de lo nacional y de lo serio, de lo responsable.

GACETIKA

Portada de uno de los números

Mireya Landín, que así se llama la responsable de este significativo quehacer periodístico, colaboradora inmediata del Dr. Christian Sorenson y Ricardo T. Videla, importantes funcionarios del departamento de relaciones públicas de IKA, es una joven en la que ha prendido profundamente la pasión periodística. Quienes leen una edición de "Gacetika" quedan gratamente impresionados —no sólo por la calidad de sus notas— sino también por la cuidada —y muy lujosa— presentación. Sin duda es, en esta zona del continente, un ejemplo entre los similares de su género.

Mini-auto

Peel 50 corresponde al último tres ruedas británico con que se trata de superar las dificultades de la circulación urbana; mide 1.35 metros de largo, tiene 0.96 de ancho, lleva motor de 45 cc. de cilindrada con cambio de 2 velocidades.

Puertas corredizas en los automóviles

En el Parlamento inglés se debatieron las ventajas y desventajas de las puertas corredizas en los automóviles. Se alegó que, si bien este sistema tiene mucho a su favor, la posibilidad de que la puerta se trabe a raíz de un choque, sin poder ser abierta, es motivo suficiente como para no permitir en el futuro este sistema.

Producción del mes de julio

El servicio de estadísticas de la Asociación de Fábricas de Automotores de nuestro país (ADEFA), ha dado a conocer las cifras correspondientes a la producción de vehículos del mes de julio último y las comparativas de los primeros siete meses de 1963 y 1964. Son éstas:

		Primeros 7 meses	
	Julio 1964	1963	1964
FEBRE y BASSET Ltda. S. A.			
CHRYSLER ARGENTINA S.A.	1.230	3.865	4.661
D-100	458	528	1.314
D-400	39	793	42
DP-400 Diesel	85	744	452
Valiant	648	1.800	2.653
Fiat Someca Concord S. A.	2.099	8.968	10.794
Fiat 600	1.119	4.412	5.388
Fiat 1.100	—	4.466	—
Fiat 1.500	980	90	5.406
Ford Motor Argentina S. A.	2.502	3.506	12.338
F-100	1.098	1.614	4.970
F-350	131	206	487
F-600 Nafta	81	215	629
F-400 Diesel	125	—	474
Falcon	1.067	1.471	5.773
General Motors Argentina S. A.	1.505	4.437	8.200
Pick-Up Chevrolet Nafta	543	1.403	2.791
Pick-Up Chevrolet Diesel	58	432	520
Camión Bedford Diesel	134	456	839
Camión Bedford Nafta	—	120	9
Colectivo Bedford Diesel	144	394	782
Auto Chevrolet 269 47	—	—	48
Auto Chevrolet 469	579	1.632	3.211
Industrias Kaiser Argentina S.A.	4.803	15.061	26480
Jeep	96	715	736
Pick-Up Jeep	347	1.004	1.964
Pick-Up Baqueano, 1 ton.	—	235	—
Pick-Up Baqueano 500	—	1.167	—
Pick-Up Gladiator X	206	—	1.750
Pick-Up Gladiator V	393	—	1.598
Estanciera	290	1.778	2.092
Furgón	20	229	293
Renault Dauphine	479	2.326	2.071
Renault Gordini	457	2.221	2.158
Renault R4L	1.084	—	5.395
Renault R4F	122	—	516
Rambler Classic de Lujo	290	836	1.692
Rambler Classic Custom	514	3.033	3.307
Rambler Ambassador	291	558	1.033
Rambler Classic Rural	214	1.149	1.851
Mercedes Benz Argentina S.A	198	608	1.036
L. 312/360 con cabina	—	40	26
L. 312/420 con cabina	95	120	478
L. 312/483 con cabina	14	38	84
L. 312/420 sin cabina	13	56	72
L. 312/483 sin cabina	76	241	396
OP. 312/483 frontal sin cabina	—	113	—
Siam Di Tella Automotores S.A.	1.011	4.056	5.739
Pick-Up Argenta 0,5 ton.	240	698	1.566
Di Tella 1.500 Standard	670	3.296	3.191
Di Tella 1.500 Especial	—	61	—
Di Tella 1.500 Rural	19	1	231
Di Tella Magnette	82	—	751
Total Empresas ADEFA	13.348	40.501	69.268

Gran aliado de la humanidad, el caucho, es un producto natural de tierras americanas



En medio de la selva lujuriosa, tal como lo hace notar el grabado, crecieron en tierras de América los árboles del "oro" blanco (caucho). Un aborigen arrima un recipiente al tronco del cual mana la maravillosa savia

Las tierras de América alimentaron a las plantas que manan "leche" y por primera vez en la historia de la humanidad el hombre descubrió lo que más tarde sería, como indispensable producto para innumerables realizaciones industriales, algo insustituible. Nos referimos al caucho.

Gran aliado de la industria moderna, esta sustancia casi milagrosa, en una misma línea con el petróleo fue descubierta en uno de los continuos viajes a las "Indias" realizados por aventureros del siglo XV, por el navegante español Fernández de Oviedo y Valdés, quien en 1536 observó el juego de algunos indígenas con una pequeña pelota, constatando que la misma era de un material consistente y sumamente elástico. Dicha pelota era de caucho puro y Fernández de Oviedo y Valdés certificó que el producto se obtenía del jugo lechoso de grandes árboles.

La pequeña pelotita india suscitó un enorme interés en quienes, a más de 30 años del primer viaje de Colón a estas tierras, ya no veían al nuevo continente como una aventura, sino como algo lleno de posibilidades, prácticamente como un filón.

La Condamine

Doscientos años más tarde, en 1735, la expedición de La Condamine y Buguer al Brasil, que durara 10 años, se dedicó a experimentar sobre el terreno, afrontando los tremendos sacrificios que imponía la selva y sus habitantes, a los efectos de comprobar si el caucho era un elemento útil y si valía la pena dedicar esfuerzos tan ingentes a fin de aprovechar sus propiedades. Y lo fue; un siglo más tarde el caucho irrumpía en todos los sectores de la industria del mundo y hacía variar la fisonomía económica de los pueblos, hasta los más apartados rincones del orbe. La euforia del oro, del té, del café, el cacao y el tabaco se repetía, en el mismo grado que las ricas pieles y los animales en pie, todo ello logrado de los indios a cambio de chucherías, insignificancias tales como los vidrios de colores y otras baratijas de ínfimo costo.

Los informes de la expedición llegaron a Europa y permitieron ver que con dicha materia podían fabricarse impermeables, zapatos, tubos de goma para fines químicos, etc.

Primeros intentos

En 1820 Nadier trabajó pensando en dar al caucho una aplicación más renovada y más efectiva que las resultancias de laboratorios. El mismo viajó a la zona productora de caucho y extrajo los primeros hilos de plantas caucheras, trabajándolos en forma de hilado perfecto. Por esa época, sir. R.W. Thompson, inventor inglés, creaba una llanta neumática. Pero desgraciadamente en aquellos días los vehículos circulaban muy bien con sus llantas de hierro o madera y el invento de este británico no tuvo aplicación eficaz.

Cuarenta y cinco años más tarde, John Boyd Dunlop, creador del primer neumático, tal cual hoy se usa, alcanzó la enorme satisfacción que no pudo hacer suya Thompson. Sin embargo quien revolucionaría el ambiente de las creaciones con ideas más positivas fue el norteamericano Goodyear, quien en 1839 hizo variar el cuadro de investigaciones en lo referente al caucho, producto que ya comenzaba a emocionar a la gente que veía venir su esplendor. Goodyear obtuvo la patente de invención y sometió a la rica materia a diversas pruebas en frío y caliente y con otros productos como el azufre hasta lograr que el caucho natural, así tratado, alcanzara una enorme resistencia.

95 años de trabajo

Los últimos 95 años de esfuerzo en procura de que el caucho fuera aplicado en la industria, dicen de la tarea sin pausa de los químicos y técnicos que en la soledad de los laboratorios e incluso ante los peligros siempre latentes de la selva, se adentraron en el misterio de las maravillosas propiedades del caucho hasta determinar su uso múltiple, el cual trajo enormes ventajas a la vida de los pueblos y formó la riqueza de muchos países. En 1842 Hancok terminaba con los experimentos comenzados por Goodyear y obtenía a su vez patente. Desde entonces fue firmada la sentencia del futuro del automovilismo y la aviación.

Qué es el caucho

La goma elástica que recibe el nombre de caucho es una masa sólida que se obtiene por mediación de tratamiento químico o mecánico, luego que es extraída del tronco de plantas tropicales, cuyo jugo es vertido mediante cortes especiales para que la planta se "desangre" y brinde así su precioso líquido. El caucho es la substancia de mayor elasticidad que se conoce, a la tracción y la compresión. El líquido original proviene de tres tipos de árboles euforbiáceos, artocárpoas-apofináceos y los asclepiadáceos, respondiendo en todos los casos a ejemplares corpulentos y ricos en savia.

En el Africa existen unas lianas —"Landolphia"— que crecen en unas 30 series apolíneas y de las cuales se consigue bastante caucho virgen. Pero las zonas de mayor caudal y explotación en estos 200 años últimos están situadas en el Ecuador.

Primera explotación

La primera explotación seria del caucho en el mundo fue realizada por Brasil en el año 1836 cuando consiguió extraer 121 toneladas de producto virgen. Dichas cifras fueron multiplicándose hasta alcanzar en 1890 a 27.400 toneladas y más luego, en 1915 obtuviéronse 158.000 toneladas del extraordinario producto. Todo esto es pálido reflejo de las toneladas que más tarde conseguiría el hombre en su afán de progreso industrial. Y desde la primera vulcanización del producto por mediación de Goodyear en 1839, hasta Alexanders Parks en 1855, alcanzamos la fabulosa época presente que supera los cálculos más calenturientos del hombre.

Neumáticos

La rica materia vegetal transformada con el correr del tiempo en neumáticos aditamiento indispensable para el automóvil de la actualidad, erigióse en el pilar de una industria que al igual que el petróleo revolucionó al mundo e hizo la felicidad de muchos y creó inagotables y permanentes fuentes de trabajo en el mundo entero.

De esta manera, en rápida síntesis, hemos recorrido a vuela pluma, la trayectoria increíble de una de las materias vírgenes más valiosas que nos haya prodigado la naturaleza. El caucho es y será por muchísimos años más el elemento indispensable que la industria elaborará y lanzará al mercado general, transformando en mil maravillas que hacen al confort del hombre moderno.

CIPACOR es una empresa pujante

CIPACOR es una empresa paralela a CIPA y Dinfia, que atiende principalmente las relaciones públicas y la publicidad de ambas compañías.

Conversamos extensamente con el comandante (R) Eduardo Robles, Jefe del Departamento de Publicidad de CIPACOR. Es hombre joven, dinámico y de una singular simpatía, que adorna con una locuacidad poco común. Se vinculó a Dinfia en 1957 cuando comenzó a ejercer funciones directivas. En 1962 pasó a ocupar la secretaría general del directorio de la empresa y en 1963, después de pasar a situación de retiro de su cargo militar, se desempeñó en el puesto de Jefe de Medios y Coordinador Ejecutivo, para alcanzar posteriormente el importante cargo que desempeña actualmente. El comandante Robles nos puso en contacto con el Sr. Obdulio Edgardo Rifé, Jefe de Arte y Creación del mencionado departamento publicitario. El Sr. Rifé tiene una larga trayectoria en la materia y ha realizado estudios de dibujo y pintura, pintura e ilustración del libro, artes decorativas. Se desempeñaba como locutor profesional y director artístico de varias radios, en Posadas, Goya, Córdoba, etc., y ha actuado en televisión como jefe de escenografía, locutor, director de programas y administrador de comerciales en Video Tape. Ha sido también asesor del Departamento de Arte de Martín Publicidad. Ingresó a CIPACOR en febrero de este año en el cargo que señalamos al comienzo.

Evidentemente estos dos dinámicos jefes están otorgando a la empresa a que pertenecen una singular pujanza, que le permite ubicarse entre las más importantes dentro del concierto de sus similares del ramo.



Comandante (R) Eduardo Robles

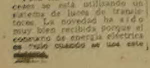
Obdulio Rifé

Llegó al país un alto ejecutivo de Chrysler

En cumplimiento de sus funciones específicas, llegó al país procedente de Ginebra, Suiza, el señor Frank W. Quinn, director de personal de Chrysler Internacional S. A. con sede en esa ciudad.

El señor Quinn viajó a nuestro país para tomar contacto con los directivos de Chrysler Argentina y Fevre & Basset y se informará en modo especial sobre las múltiples facetas relacionadas con la capacidad y eficiencia del personal actuante en las diversas plantas que componen el complejo automotriz de San Justo. Asimismo, el señor Quinn se interiorizará del gran desarrollo alcanzado por esas firmas asociadas, fabricantes locales de los automóviles Valiant y camiones y pick-ups Dodge, Fargo y De Soto.

Luces de transistores



Para los automóviles franceses se está utilizando un sistema de luces de transistores. La novedad ha sido muy bien recibida porque el consumo de energía eléctrica es nulo cuando se usa este [illegible]



Visita a Auto Unión — Los integrantes de la mesa directiva y asociados de la Cámara de Sociedades Anónimas, entidad que pertenece a la Bolsa de Comercio, visitaron la semana anterior la planta fabril que Industria Automotriz Santa Fe, posee en Sauce Viejo. Los visitantes fueron recibidos por el titular del directorio, Dr. Enrique E. Ariotti y por otros directores y funcionarios de la empresa. Después de observar detenidamente los distintos procesos de fabricación del Auto-Unión los componentes de la Cámara fueron agasajados en el trascurso de un almuerzo servido en "La Matilde"

El petróleo, que revolucionó la vida en este siglo, era conocido por el hombre del año 3000 A.C.

Hace cinco mil años que el hombre conoce el petróleo. El "oro negro", cuya explotación comercial ha sobrepasado ya el siglo de vida, era conocido por los egipcios con el nombre de pissfalto y se utilizaba en el embalsamiento de los cadáveres.

También los caldeos echaban mano del petróleo para argamasa, para fijar los ladrillos en sus construcciones, estimándose que en la torre de Babel se utilizó el betún llamado así entonces, igualmente que en las murallas de Babilonia.

En América

Mucho antes del descubrimiento, ya se tenían noticias de este elemento precioso. Indios de Estados Unidos y el Canadá y aztecas e incas, utilizaron petróleo y sus derivados en diversas aplicaciones.

Este inestimable aceite mineral que ha permitido al hombre tantas grandes empresas y que ha movido a tanta corriente vital en el mundo, se encuentra oculto en cualquier lugar de la tierra y en los contrapisos oceánicos AIE, en las insondables profundidades terrestres o marinas, se halla el elemento que mayor revolución ha causado en el mundo moderno, sobre todo en la economía mundial.

Origen

La teoría más aceptable acerca de la formación del petróleo en las capas subterráneas es la que tantas veces habremos oído en el colegio y que dice que debido a tremendos cataclismos producidos en épocas lejanísimas, cuando todavía el hombre no había aparecido sobre la faz del globo, bosques enteros desaparecieron de la superficie y fueron cubiertos por las aguas del mar, formándose así una argamasa de fácil descomposición, que con el transcurrir de los siglos, creó gases y se transformó en una materia parduzca y viscosa. Enormes presiones debió soportar este negro líquido a lo que hay que agregar la acción combinada del calor y otros factores que gravitaron hasta que el petróleo adquirió las propiedades que tan valioso y codiciado lo hacen a los ojos del hombre.

Paz y guerra

Los primitivos habitantes de la tierra lo utilizaron para cosas relacionadas con la vida en paz de los pueblos. Pero desde las primeras flechas incendiarias de los romanos, que ardían al ser untadas con petróleo para arrasar con el campo enemigo, hasta las infinitas aplicaciones que de él se hizo en las guerras que sostuvo el género humano y de las cuales existe documentación histórica: ya el precioso líquido dejó de ser un elemento para la paz y pasó a ser materia de destrucción. Pero de ello nadie más que el hombre tiene la culpa. . .

Comercialización

Rumania fue la primer nación de Europa que vio la posibilidad de su comercialización en el año 1857. Rumania extrajo de las entrañas de su suelo los primeros 318 metros cúbicos de petróleo, lo cual fue un indicio estimulante, que de inmediato llega a 636 en 1858. Estados Unidos replica con 318 metros cúbicos en su primer año de explotación de las fuentes naturales, como rara coincidencia con Rumania. Estos dos índices inician la puja del petróleo entre dos continentes, más allá de la mitad del siglo anterior.

En 1913 surge Irán como una fabulosa potencia que logra 295.223 metros cúbicos en su intento primigenio, estableciendo un record en la historia petrolífera mundial.

De esta manera fueron surgiendo otras naciones con sus cupos robados a la tierra, presentando el cuadro de una lucha afanosa, de un afán enloquecedor y a veces diabólico, que provoca fortunas inmensas y hace multimillonarios por doquier.

En Argentina

En la zona patagónica, ya en la época precolombina, se observa la confección de piezas de alfarería realizadas con un tipo de "barro" semejante a la pizarra natural, que pudo ser petróleo petrificado en milenios y que era para los indios australes de fácil manipulación. Fue llamado este elemento "arena olorosa" y se tienen noticias de que los naturales patagónicos conocían pozos que brotaban entre las piedras en forma generosa.

En 1787, el fraile franciscano Barba, de las misiones de conquista de Tarija, dio, en este año, noticias de la presencia de petróleo en la región montañosa de Alta Aguareña.

Comodoro Rivadavia

El 13 de diciembre de 1907, once hombres pertenecientes a la Dirección de Minas, descubrieron por azar petróleo en Comodoro Rivadavia (Chubut), naciendo de esta manera una poderosa industria del Estado y que en 1923 se sintetizó con tres letras monitoras: "Y.P.F."-Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

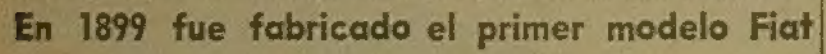
Buscando agua en la desértica región, aquellos once hombres al mando del ingeniero Julio Krause, tenían orden de perforar nada más que hasta 500 metros, pero desobedeciendo la orden, llegaron hasta los 540 y... ¡allí estaba la riqueza argentina! El jubiloso grito oradó la planicie y se extendió por el ámbito, y aquellos hombres, Julio Krause, José Fuchs, Humberto Beghin, Gustavo Kunzel, Juan Martínez, Florentino Soto, Antonio Viegas, Joaquín Domínguez, José Borravos, Pedro Gerhorn, Pedro Peresa y Francisco Ferrera, se consagraron, hace 67 años, para el bronce y la historia.

Desde entonces el petróleo es riqueza nacional y las zonas explotadas comprenden estas regiones: Comodoro Rivadavia, Neuquén, Salta, Mendoza, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

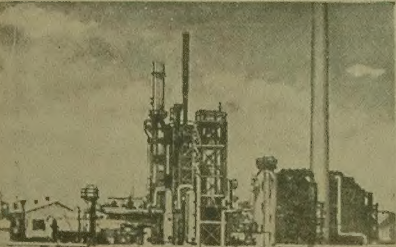
Derivados y usos

Infinita es la aplicación del petróleo en la industria moderna. Pocas cosas dejan de hacerse con este mágico elemento. Pero lo que más nos interesa bajo el punto de vista automovilístico, es su calidad de combustible. Gracias al petróleo es que Gotllieb Daimler nos dio el primer automóvil práctico, y gracias a las maravillosas aplicaciones en la industria automotor de este aceite milagroso, extraído de las profundidades de la madre tierra, es que el mundo automovilístico del presente, nos asombra con la fantasmagoría de sus luces y esplendor.





El pozo No. 2 en Comodoro Rivadavia, de cuyo seno brotó el primer chorro de petróleo en el año 1907, iniciándose con ello la era del "oro" negro argentino



Vista de una moderna destilería de petróleo, cuyas instalaciones albergan a instrumentos y material, además del respectivo personal técnico, necesarios para lograr el refinamiento del precioso aceite mineral

Técnicos visitan Ford

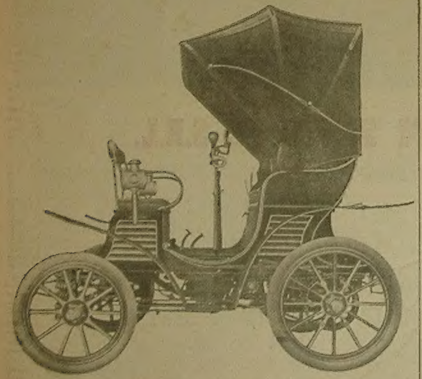
Ford Motor Argentina recibió la visita de altas autoridades del Consejo Nacional de Enseñanza Técnica. El presidente del citado organismo, ingeniero Roberto P. Echarte, acompañado por el rector del Instituto Superior del Profesorado de Enseñanza Técnica, Dr. Leonardo A. Cozzo, por los vocales y el secretario general, tuvieron oportunidad de recorrer las distintas plantas que integran el Centro Industrial como así también los departamentos especializados, en cuyo seno se efectúan importantes experiencias llevadas a cabo por ingenieros, técnicos y operarios argentinos.

Al finalizar la visita los huéspedes fueron agasajados con un almuerzo en el que participaron el presidente de Ford Motor Argentina, señor Douglas B. Kitterman, el gerente general de relaciones industriales, Sr. Bernardo M. Meyer y el gerente general de relaciones públicas Dr. Julio J. Navarro Monzo.



En General Pacheco. — En una visita que realizamos a la planta fabril que Ford posee en General Pacheco, provincia de Buenos Aires, sorprendimos a don Juan Pampiglioni, titular de la firma Armando y Pampiglioni S.A.I.C.A., conversando sobre proyectos de su concesionaria —con relación a sus modernos talleres— con el Dr. Fernando Fernández Escalante y el Sr. Oscar E. Urbinati López, gerentes de Comunicaciones Públicas y Relaciones Cívicas, respectivamente, de Ford Motor Argentina S.A. En la empresa automotriz que mencionamos, se manifiesta a cada instante el excelente concepto de que goza la firma santafesina y se elogia con insistencia la organización, la amplitud y la eficiencia de sus talleres

En 1899 fue fabricado el primer modelo Fiat



1899: En Italia, el Ing. Arístides Faccioli fabricaba el primer modelo Fiat 3½ HP., cuya efigie podemos ver en el grabado. Como puede apreciarse, sus esbeltas líneas, para la época, tenían el atractivo especial de algo extraordinario. Su motor funcionaba a nafta y desarrollaba una velocidad de 60 kilómetros por hora. El Fiat 3½ HP. era elegante sólido y sin trepidación ni rumores extraños en el motor. Su consumo era mínimo y constituyó hace 64 años una creación verdaderamente notable